11e Année ⌀ Nº 521 — 50 Centimes — 12 Septembre 1908 ⌀ Tous les Samedi

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce numéro, un hors-texte en couleur : **BROCCO**

LÉON GEORGET, vainqueur du Bol d'Or

Après sa victoire, Léon Georget se fait photographier. Il a couvert dans les vingt-quatre heures 973 kilom. 666.

(Voir pages 182, 183 et 186, 187.)

Publications Pierre LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: ÉDITIONS D'ART
90, aven. des Champs-Élysées, et 9, aven. de l'Opéra.

Abonnements :
Paris et Départements . . . 24 *francs*
Etranger . . . . . 28 *francs*
Changements d'adresse : 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

HERNIE SEUL LE BANDAGE CLAVERIE

PNEUMATIQUE, IMPERMÉABLE ET SANS RESSORT

PROCURE UN SOULAGEMENT ***IMMÉDIAT*** *ET UNE CONTENTION* ***ABSOLUE***

BROCHURE FRANCO
A. CLAVERIE
234, Faubourg Saint-Martin, PARIS.

A LA CORBEILLE FLEURIE

BRISE EMBAUMÉE VIOLETTE

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME

PARIS

SOCIÉTÉ Lumière ET SES FILS LYON

LA SEULE PLAQUE

donnant la Photographie directe de tous sujets avec leurs COULEURS est la

Plaque "AUTOCHROME"

EN VENTE PARTOUT

PROCÉDÉ A. & E. LUMIÈRE Breveté dans tous pays

Nouveau Papier "CELLO" Noircissement direct, par virage au platine

Nouvelle Plaque ÉTIQUETTE "VIOLETTE" Dépassant en sensibilité toutes les Emulsions antérieures

L'Agenda LUMIÈRE 1908, format de poche (plus de 400 pages) se trouve partout : UN franc

LITTÉRATURE FRANCO SUR DEMANDE

La Bourse des Sports

ASSURANCES SPORTIVES

Les **Assurances spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris. Téléphone 283-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contractent pleine et entière garantie, doit être faite avec beaucoup de soins, et demande le concours de spécialistes rompus à la confection des contrats qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de chevaux et voitures, ou d'assurances individuelles, la police souscrite ne vaut que par les clauses y inscrites, clauses qui varient à l'infini, suivant les cas.

Les **Assurances spéciales**, 20, rue Taitbout, à Paris, se chargent de toutes les assurances en général et tout particulièrement des assurances sportives, pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assurés de ne pas payer des primes exagérées feront donc bien de s'adresser aux **Assurances spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donneront toute satisfaction.

Sur demandes, les **Assurances spéciales** envoient verbalement toutes explications utiles.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner n° 283-41.

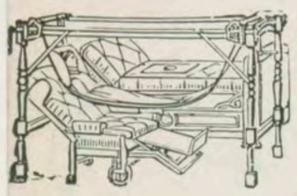
Automobile.

Garage central, 4, rue Buffault (faubourg Montmartre). Téléph. 307-52

PETITES ANNONCES

Château XVIIIe siècle en b. état, parc de 45 hect. dessiné p. Le Nôtre, t. giboyeux, av. source et étang poiss. situé 6 kil. gare de la gr. lig. env. de Châlons-sur-Marne. A vend. le tout 30.000 fr. S'ad. à la Sté Gaxotte et Cie, à Saint-Dié

Monsieur marié, très bonne famille, cherche place régisseur ou intendant à la campagne. Références de tout premier ordre. Écrire N. N., 22, poste restante, Porte de Namur, Bruxelles.
Agences s'abstenir.



LIT MÉCANIQUE
DUPONT
10, Rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
TÉLÉPHONE 818-67
Envoi Franco du Catalogue
Aucune Succursale

LIRE

Fermes & Châteaux

La Semaine Comique, par Henriot.

— Nous voilà enfin à 4.377 mètres au-dessus du niveau de la mer! C'est admirable!
— Et puis ici on se croirait à cent lieues de Paris:

Nouvelle tentative de traversée de Manche à pieds secs.

En Voyage, à la Campagne, à la Chasse les

COMPRIMÉS VICHY-ÉTAT

permetttent de rendre instantanément toute boisson ***alcaline*** *et* ***gazeuse***

2 fr. le flacon de **100 Comprimés.** — EXIGER LA MARQUE: **VICHY-ÉTAT**

AUTOMOBILES

Administration & Ateliers
à St-Denis-sur-Seine

Delaunay-Belleville

Succursales { à BIARRITZ : 13, Avenue de Bayonne, *ouverte toute l'année.*
à NICE : 4, rue Meyerbeer, *ouverte du 1er Décembre au 31 Mai.*

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY,** ***et votre taille restera ou redeviendra svelte.*** — *Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun. Paris,** contre mandat-poste de 10f.
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN
— Avoir soin de bien spécifier : ***Thyroïdine Bouty.*** —

NOUVEAU BANDAGE
Accepté à la Société de Chirurgie de Paris.

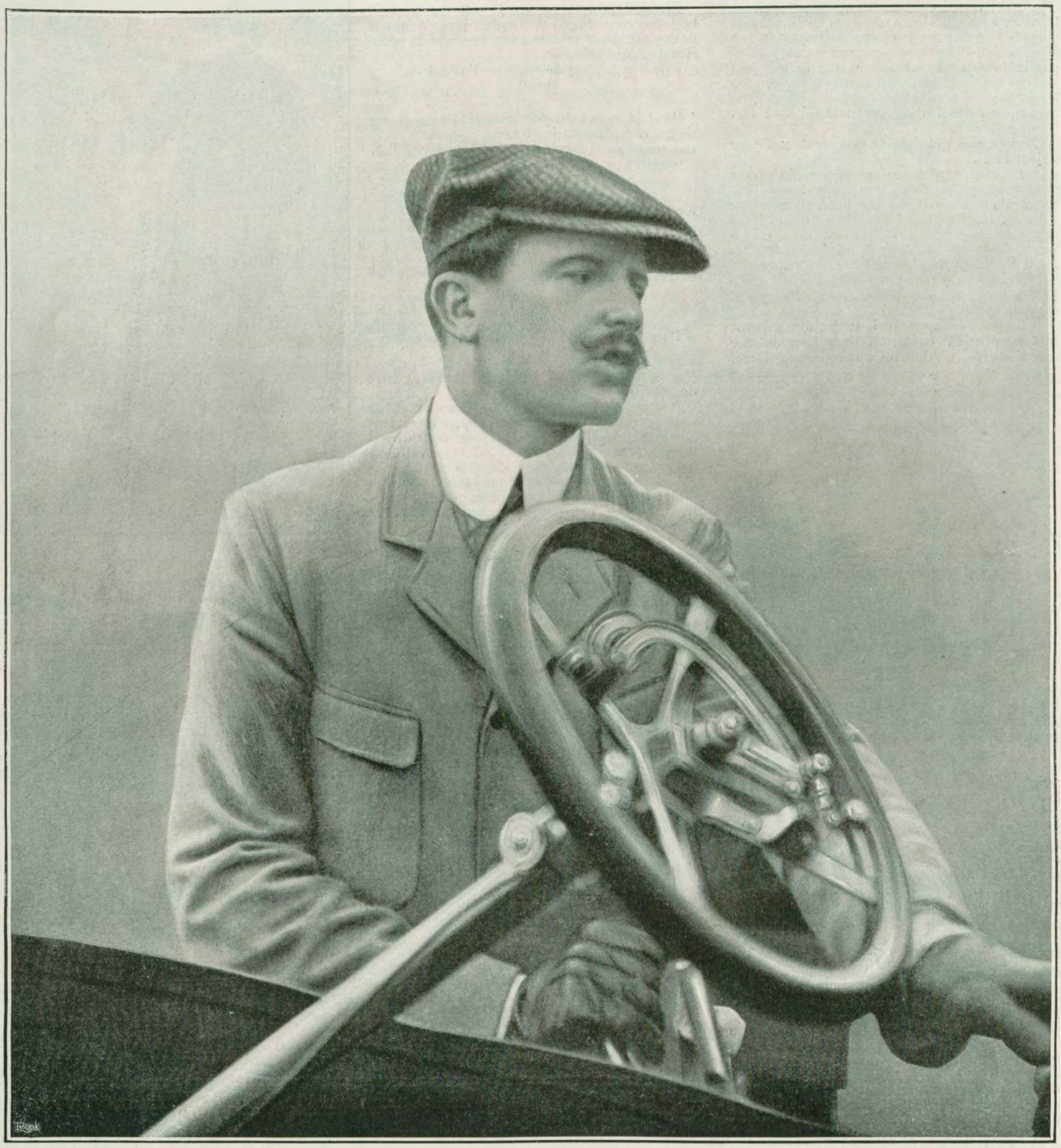
Le *seul* recommandé par tous les médecins et chirurgiens. Cet appareil en forme d'arbalète est *invisible* sur le corps, supprime le ressort du *dos* et le *sous-cuisse*. Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par sa pression constante, il fait disparaître la hernie et mène à la guérison. Méfiez-vous des contrefaçons et n'achetez pas de bandage sans vous en faire *garantir la contention*. Envoi du catalogue. **MEYRIGNAC**, fabricant, **229**, Rue Saint-Honoré, Paris.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

12 Septembre 1908 — N° 521
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITE :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.



NAZZARO, VAINQUEUR DU CIRCUIT DE BOLOGNE

Le Circuit de Bologne s'est disputé le 6 septembre. La victoire est revenue à Nazzaro, que la malchance du début de l'année a enfin abandonné. Il a fourni une très belle course, couvrant les 528 kilom. 880 du parcours en 4 h. 25 m. 21 s., à une moyenne de 119 kilom. 746 à l'heure, la plus grande vitesse moyenne atteinte en course jusqu'à ce jour. Il précédait de plus de 9 minutes la première voiture française, qui se classait seconde, pilotée par Trucco. Pneumatiques et jantes amovibles Michelin.

Nous donnerons dans notre prochain numéro le compte rendu illustré complet de cette importante épreuve.

POURQUOI ELLES NE VERSENT PAS

Par H. PETIT

La voiture de course inversable — Le dérapage panacée contre le retournement — Pourquoi les voitures inversables versent tout de même quelquefois

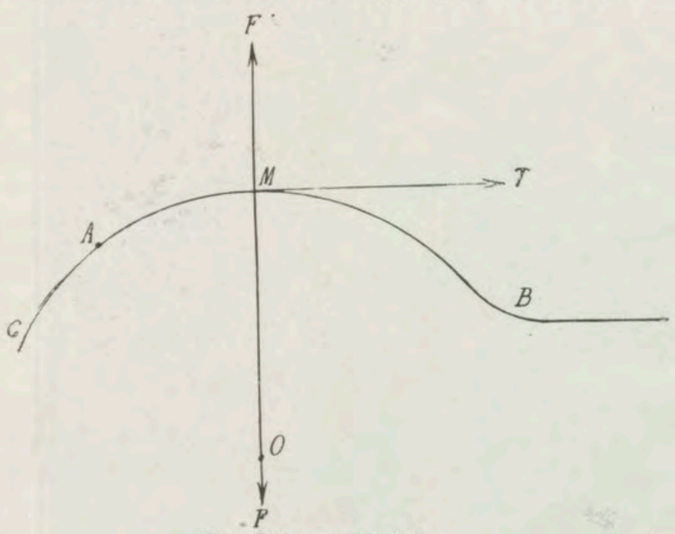
Ceux de nos lecteurs qui étaient placés au célèbre virage de Londinières, au Grand Prix dernier, et qui ont vu passer en trombe quelques conducteurs aux virages fameux, se sont certainement demandé pourquoi les voitures restaient sur leurs roues, et ne se renversaient pas, poussées par la force centrifuge, alors que la modeste voiture hippomobile, abordant le même virage à une vitesse quatre ou cinq fois moindre, ne manquerait pas de déverser sur le sol ses infortunés passagers.

C'est ce que nous allons essayer d'expliquer aujourd'hui.

La force centrifuge L'expérience classique du verre plein d'eau que nous fîmes tous tourner au bout de notre bras, dans notre enfance, nous a révélé l'existence d'une force mystérieuse qui naissait du mouvement curviligne. C'est elle qu'on a baptisée, incorrectement d'ailleurs, du nom de force centrifuge.

Imaginons un point matériel pesant, assujetti à rester sur une trajectoire quelconque C et se dirigeant de A en B.

Il tend à s'échapper de la trajectoire suivant la tangente MT en M, et, pour le maintenir sur la courbe, on doit lui appliquer une force,



La force centripète.

Un point, suivant une trajectoire C et se dirigeant de A en B, tend à s'échapper de la trajectoire, suivant la tangente MT, en M. Pour le maintenir sur la courbe, on doit lui appliquer une force représentée par MF.

représentée par MF, dont la direction passe par le centre O de courbure au point M (1), et dont l'intensité sera exprimée par $\frac{m v^2}{\rho}$, m représentant la masse du point M, v sa vitesse suivant MT et ρ le rayon de courbure de la trajectoire au point M.

Cette force a reçu le nom de force *centripète*. Tout se passe donc comme si le point M était sollicité par une force MF′ égale et directement opposée à la force centripète. Cette force fictive est la force *centrifuge*.

Couples de renversement et de stabilité Voyons maintenant comment cette force va agir sur un véhicule qui décrit une courbe. Pour simplifier, considérons simplement une paire de roues portant une certaine charge.

Appelons G le centre de gravité du système, auquel on peut supposer concentré le poids P total.

Si $2a$ est la voie de notre essieu, le moment de la force P par rapport au point de contact A de la roue et du sol, produit de la force par sa distance AB à ce point, sera

$$P\,a$$

C'est cette expression que nous appellerons couple de stabilité, on va comprendre immédiatement pourquoi.

Appliquons en G une force F horizontale; h étant la hauteur du centre de gravité, le moment de cette force F par rapport à A sera $F\,h$: c'est le couple de renversement dû à la force F.

(1) Nous avons déjà défini, dans un article (1), le centre et le rayon de courbure des lignes et des surfaces.

Suivant que le couple de renversement sera supérieur ou inférieur au couple de stabilité, la voiture versera ou bien restera debout.

Eh bien, supposons que F soit précisément la force centrifuge, et voyons jusqu'à quelle limite elle peut croître pour menacer la sécurité de notre véhicule.

Elle a pour expression, nous l'avons vu

$$\frac{m v^2}{\rho}$$

ρ étant le rayon du cercle décrit par le centre de gravité pendant le virage.

Condition de stabilité Pour la stabilité, on devra donc avoir

$$\frac{m v^2 h}{\rho} \leq P\,a.$$

c'est-à-dire, puisque $P = m g$.

$$\frac{m v^2 h}{\rho} \leq m g a.$$

g étant l'accélération due à la pesanteur (9m81), ou bien, en simplifiant :

$$\frac{v^2}{\rho} \leq g \frac{a}{h}$$

Pour une voiture déterminée, l'expression $\frac{a}{h}$ a une valeur fixe : c'est le quotient du demi-écartement des roues par la hauteur du centre de gravité.

Remarquons en passant que la masse, et par conséquent le poids de la voiture, n'intervient aucunement, sinon par la façon dont il est réparti (valeur de h).

Prenons comme exemple une voiture de course, soit 1 m. 80 l'écartement des roues, et 0 m. 80 la hauteur du centre de gravité.

L'expression $g \frac{a}{h}$ a pour valeur :

$$\frac{0.60}{0.80} = 7{,}36.$$

Les vitesses maxima qu'on pourra se permettre seront donc données par la formule :

$$v = \sqrt{7.36 \times \rho}.$$

L'expérience du verre d'eau.

Cette expérience classique prouve la force centrifuge : un verre plein d'eau qu'on fait tourner sans qu'une goutte se répande.

Rayon des courbes.....	10	15	20	30	40	50	75	100	200	300
Vitesse en mètres à la seconde.	8.55	10.5	12.10	15	17.10	19.2	23.2	27	38.1	47
Vitesse en kilom. à l'heure...	31	38	43 5	54	61.5	69	83.5	97	137	169

Telles sont donc les vitesses au-delà desquelles la voiture *devrait* se renverser.

Or, nous allons précisément montrer que ces vitesses peuvent être impunément dépassées sans dommage pour les passagers.

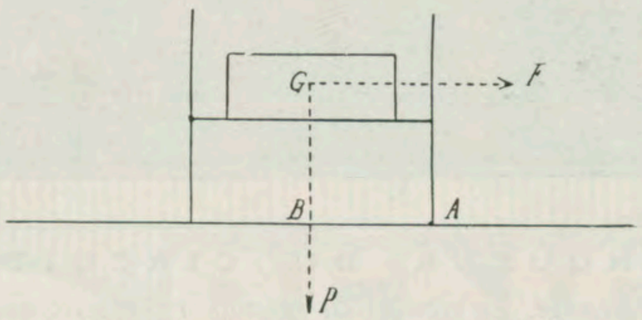
Le dérapage Nous avons, en effet, supposé, pour établir notre formule, que le point A de contact de la roue et du sol était fixe, dans le sens transversal. Or, il ne l'est évidemment que dans de faibles limites.

L'adhérence des roues est en effet, nous le savons, égale à

$$\lambda\,P$$

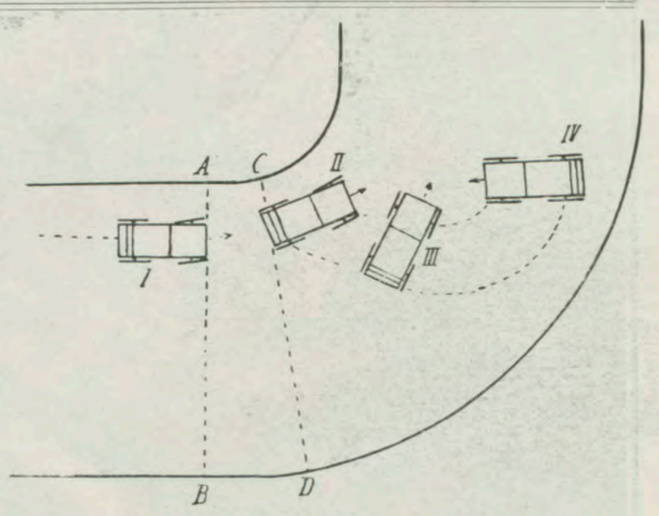
λ ayant une valeur voisine de 0,65 sur très bonne route sèche étuvée, pneus lisses.

L'adhérence totale des deux roues extérieures sera $\frac{\lambda P}{2}$. La voiture dérapera donc quand la



Couple de renversement et de stabilité.

Suivant que le couple de renversement sera supérieur ou inférieur au couple de stabilité, la voiture versera ou bien restera debout.



Comment s'effectuent les virages.

Le conducteur arrive en ligne droite sur AB, braque ses roues avant et parvient ainsi en CD en décrivant un rayon. Quand ce rayon est petit, le dérapage se produit.

force centrifuge acquerra la valeur maxima $\frac{\lambda P}{2}$, c'est-à-dire quand on aura.

$$\frac{m v^2}{\rho} = \frac{\lambda P}{2}$$

ou en simplifiant :

$$v = \sqrt{\frac{\lambda g \rho}{2}}$$

(1) Voir le n° 506.

Prenons $\lambda = 0{,}6$, il vient :

$$\rho = \sqrt{2{,}94\ \rho}$$

Si nous comparons cette nouvelle valeur de ρ à celle que nous avions trouvée dangereuse pour le renversement, nous constatons qu'elle est bien inférieure. Conclusion : la voiture dérapera bien avant de verser.

A titre de renseignement, donnons les vitesses à partir desquelles le dérapage se produira :

Rayon de la courbe.....	10	15	20	30	40	50	75	100	200	300	400	500
Vitesse en mètres à la seconde.....	5.40	6.60	7.70	9.4	10 8	12.1	14.8	17.1	24.1	29.7	34.1	38.2
Vitesse en kilomètres à l'heure.....	19.4	23.7	27.7	33.8	39	43.5	53.2	61.5	86.7	107	122.5	137.5

Les vitesses indiquées ne seront même pas atteintes, en général. En effet, d'abord l'état du sol amènera fréquemment une diminution de l'adhérence. Et d'autre part, le centre de gravité de la voiture n'est jamais équidistant des deux essieus. Il est en général rejeté vers l'arrière. Aussi, la force centrifuge se fait sentir plus fortement sur les roues arrière qui dérapent les premières.

Voici donc comment s'effectuent en général les virages :

Le conducteur, arrivant en ligne droite sur la ligne AB, commence à braquer ses roues avant et arrive ainsi en CD, en décrivant un élément de courbe dont le rayon va en diminuant. Au moment où ce rayon atteint une valeur assez petite, le dérapage se produit ; la voiture passe de la position II à la position III, et se trouve ainsi à peu près redressée pour la nouvelle direction, ayant en quelque sorte pivoté autour de son avant, moins déplacé que l'arrière.

Si la vitesse est trop grande, le dérapage continue, toujours prépondérant à l'arrière, et le véhicule réalise le demi-tour complet (position IV), la joie des badauds les jours pluvieux à Paris... et ailleurs !

Ce dérapage est d'ailleurs nettement favorisé par le coup de frein intempestif que le conducteur novice ne peut réprimer en sentant sa vitesse trop grande pour le faible rayon de la courbe.

Les exceptions Après ce que nous venons d'exposer, on peut se demander pourquoi il arrive des accidents aux virages, ces accidents réputés impossibles et dont malheureusement il y a trop de tristes exemples.

Nous avons vu que la voiture ne peut pas se renverser si elle dérape. Pour que la chute ait lieu, il faudra donc que le dérapage soit supprimé.

Que la roue extérieure vienne s'engager dans une ornière plus ou moins apparente, buter contre un caillou formant cale ou même un talus, la voilà immobilisée dans le sens transversal. Si alors on va trop vite, le capotage est certain.

C'est pourquoi les voitures attelées, généralement munies de bandages en fer dont les angles s'incrustent dans le sol, et dont surtout le centre de gravité est beaucoup plus élevé, n'échappent pas à la catastrophe.

Les voitures inversables Il est intéressant maintenant de se demander à quelles nécessités constructives doit satisfaire une voiture, pour que le dérapage se produise avant le renversement.

Il suffit que l'inégalité

$$\frac{2\,a}{h} > \lambda$$

soit satisfaite (1).

Ou, autrement dit, que le quotient de la voie par la hauteur du centre de gravité soit supérieur au coefficient de frottement du pneu sur le sol.

Prenons 0,6 pour valeur de λ, 1 m. 20 comme valeur de la voie, le centre de gravité devra être au maximum à 2 mètres de haut.

Cette condition est toujours remplie par les voitures de tourisme.

Il convient cependant de remarquer que λ augmente si l'on se sert d'antidérapants. Il peut atteindre la valeur 1. Dans ce cas, le centre de gravité doit être situé au-dessous de 1 m. 20.

Et maintenant, amis lecteurs, prenez gaîment vos virages en vitesse, mais ne me rendez pas responsable si votre châssis menace le ciel de ses roues : comme la femme, souvent λ varie, bien fol est qui s'y fie. .

H. Petit.

(1) En effet, éliminons $\frac{m\,v_2}{\rho}$ des deux relations

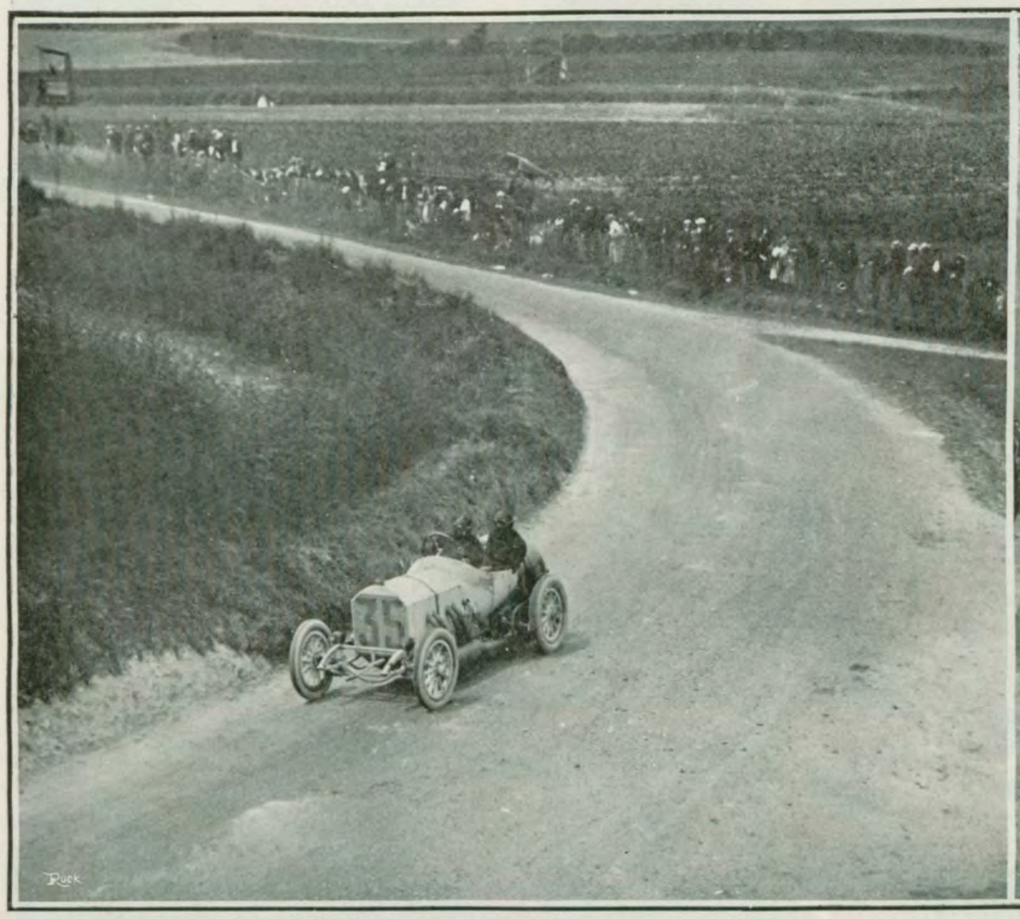
$$\frac{m\,v_2}{\rho} = \frac{\lambda\ P}{2}$$

et $$\frac{m\,v_2\,h}{\rho} = P\,a$$

on obtient la condition ci-dessus.

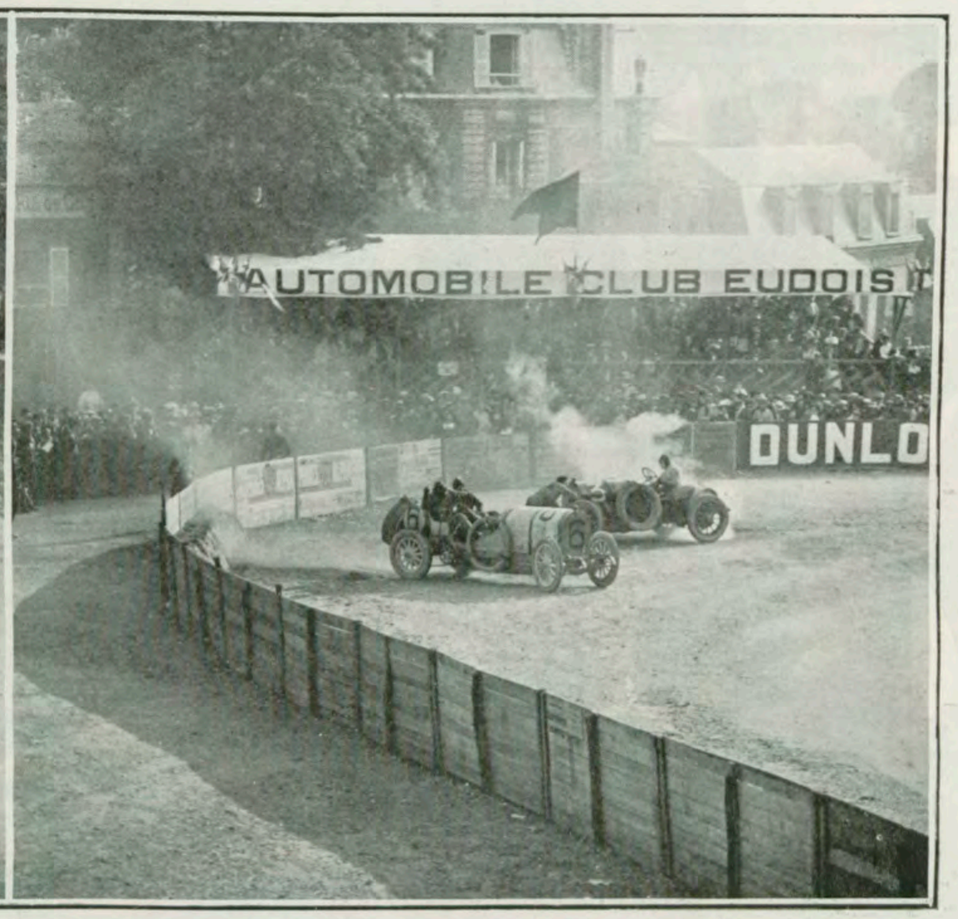
Le capotage.

La roue extérieure est venue s'engager dans une ornière formant cale, elle a été immobilisée dans le sens transversal. La vitesse étant trop grande, le capotage en est résulté.



Un beau virage.

Ce virage de Lautenschlager dans le dernier Grand Prix de l'A. C. F peut être donné en exemple. Le conducteur vire bien à la corde, ne perdant pas un pouce de terrain.



Le dérapage complet.

La voiture a décrit un élément de courbe trop petit. Elle a pivoté autour de son avant, moins déplacé que l'arrière. La vitesse étant trop grande, le véhicule a réalisé le demi-tour complet.

LE BOL D'OR 1908

Malgré le beau temps, le Bol d'Or a été disputé au Vélodrome d'Hiver, ce qui a permis à Georget de battre de 30 kilomètres les records locaux

Le départ des 24 heures.

Le fameux stayer italien d'antan, Muller, donne le départ aux neuf courageux concurrents du Bol d'Or.

Après une semaine atroce, où le vent, le froid, la pluie se disputaient la suprématie, le Bol d'Or a dû être donné au Vélodrome d'Hiver. Et la température humoriste, dès cette nouvelle, est devenue tout à coup estivale. Ne jugeons pas les plaisanteries de l'état météorologique.

Ce changement de piste a tout au moins eu cet avantage de permettre à Léon Georget de battre les records établis par Vanderstuyft à la Galerie des Machines, en 1905, avec 943 kilom. 666. Georget a couvert 973 kilom. 666, c'est-à-dire 30 de plus. Il aurait sans doute atteint les 1.000 kilomètres s'il avait été menacé le moins du monde, mais comme 69 kilomètres le séparaient de Dortignacq, le second, vers la fin, il ne prit plus la peine de pousser.

C'est donc pour la troisième fois que Léon Georget vient de s'adjuger cette héroïque épreuve : la première en 1903, où il couvrit 847 kilom. 803, à Buffalo ; la seconde en 1907, avec 904 kilom. 420, à Buffalo également. Qu'il triomphe encore une fois, et il sera l'égal de Huret, qui a remporté l'épreuve quatre fois : en 1894, avec 736 kilom. 946 ; en 1895, avec 829 kilom. 498 ; en 1898, avec 852 kilom. 468, et en 1902, avec 779 kilom. 700. Ils sont les deux seuls hommes ayant inscrit plus d'une fois leur nom sur le palmarès du Bol d'Or.

La course de 1908 nous a prouvé combien le public s'enthousiasme

Georget se fait masser.

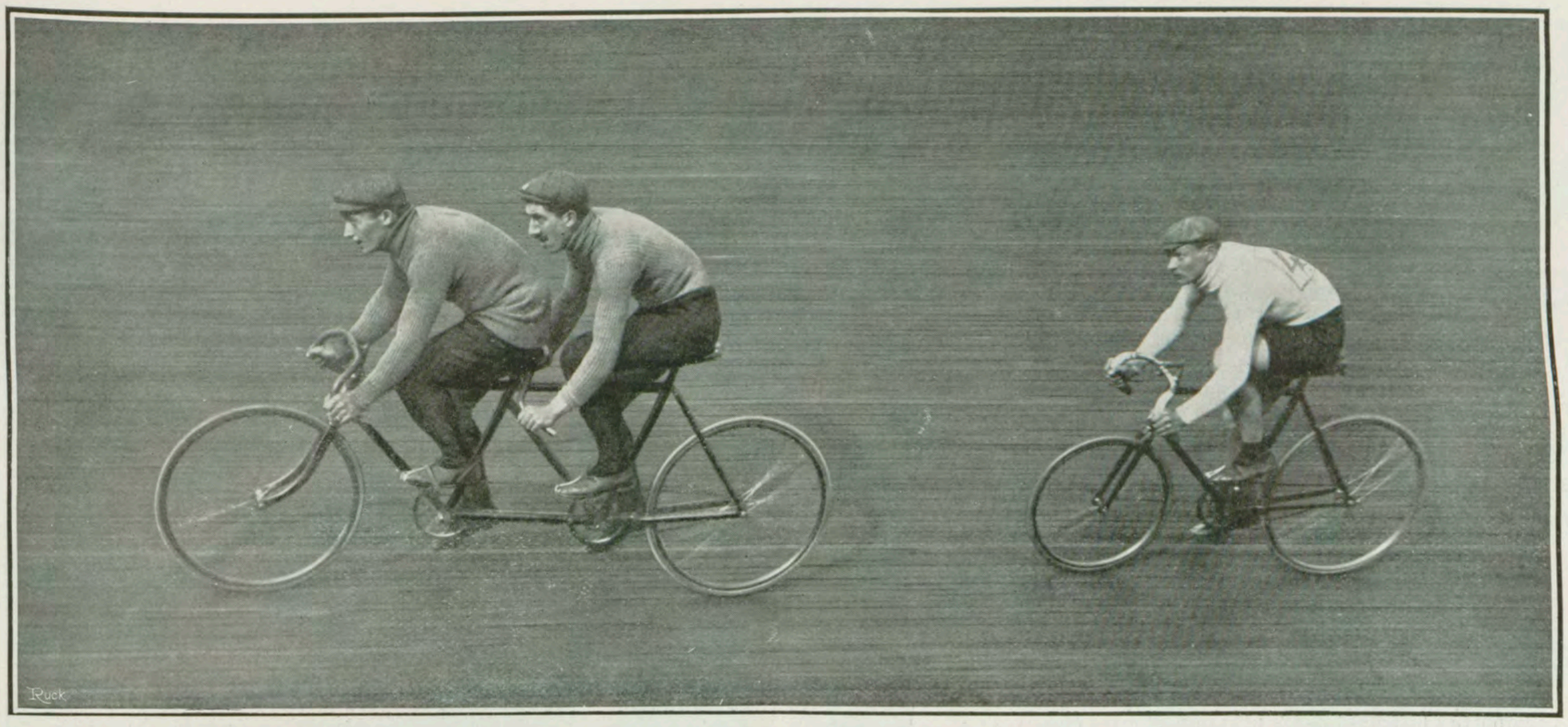
Léon Georget a gagné le Bol d'Or pour la troisième fois, couvrant 973 kilom. 666, et battant le record de Vanderstuyft de 30 kilomètres.

Dans les loges.

Le marquis de Soriano et Santos-Dumont ont passé une partie de la nuit et de la journée à regarder tourner les coureurs.

BROCCO

Le nouveau recordman du monde de l'heure et des 50 kilomètres derrière tandems



Cornet dans la dernière heure.

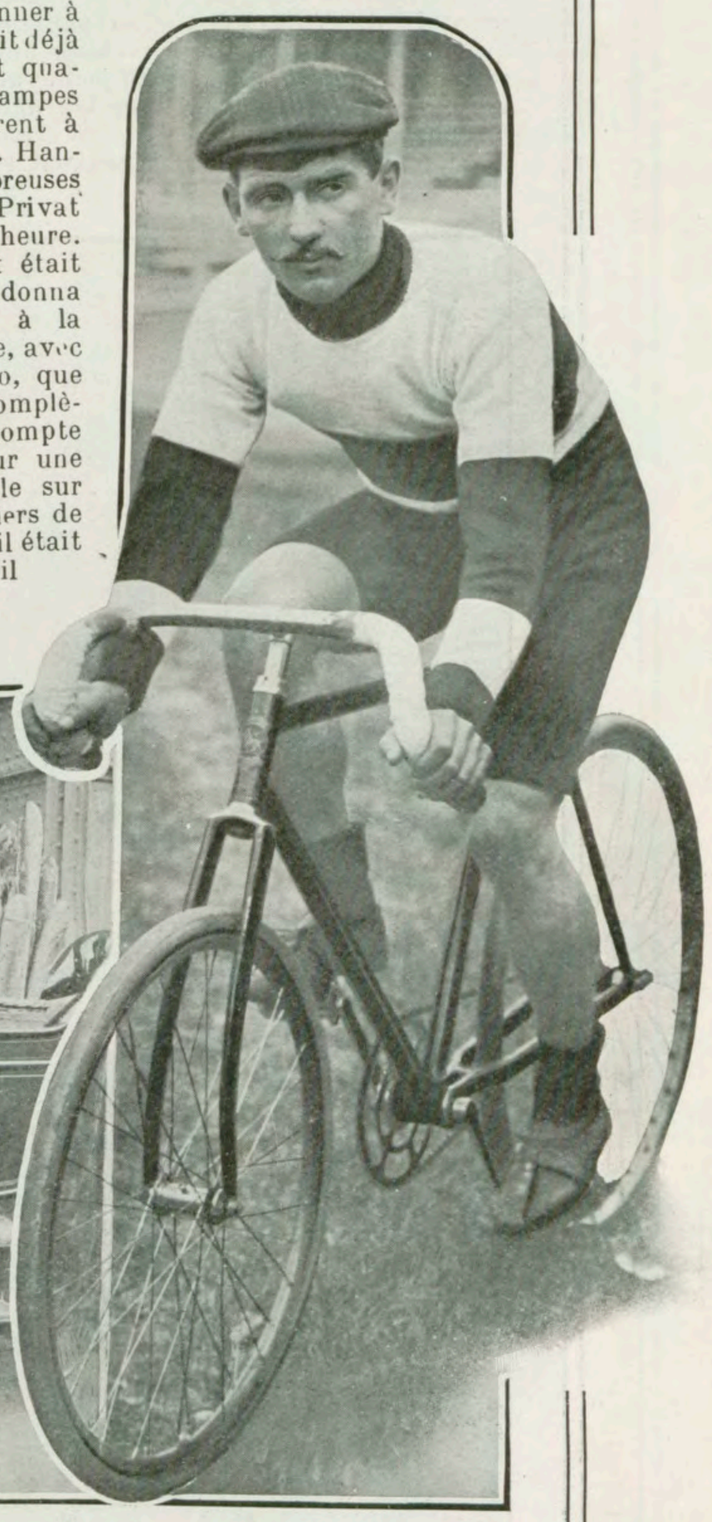
Cornet a accompli de magnifiques prouesses dans les dernières heures. Dans la vingt-quatrième heure, il a fait 42 kilomètres ; Georget, 36 kilom. 333 ; Lafourcade, 32 kilom. 667 ; Gougoltz, 29 kilom. 667 ; Dortignacq, 23 kilom. 666

au spectacle des exploits de nos grands stayers. Depuis le départ jusqu'à l'arrivée, la Galerie des Machines fut comble et à maintes reprises, on fut obligé de refuser du monde. Je renonce à vous décrire l'enthousiasme qui a accueilli la merveilleuse performance de Léon Georget, le courage de Dortignacq, qui, malgré de multiples blessures, a fini second, l'héroïsme de Lafourcade, qui, tombé dans les premiers tours, se fit une plaie profonde à la tête et continua jusqu'au bout, se classant troisième, la sauvage énergie de Cornet, qui se couvrit de gloire dans les dernières heures et la splendide performance du vieux Gougoltz. Oui, ce brave Jean, qui n'avait pas couru depuis quelques années, s'était engagé dans le Bol d'Or. Personne ne croyait qu'il tiendrait plus de cinq ou six heures. Eh bien, le vétéran nous a prouvé qu'il était toujours là et que, s'il le voulait, il pourrait encore nous étonner comme il nous étonna si souvent. Il a terminé les 24 heures, et son allure moyenne a été de 30 kilom. 450 à l'heure. Courage, Gougoltz! si vous voulez vous en donner la peine, vous avez encore de beaux jours devant vous, et nulle rentrée ne sera plus applaudie que la vôtre, car vous avez toujours été un coureur loyal et sympathique.

Georget a marché à une allure de plus de 40 kilom. 500 à l'heure, 69 kilom. 666 le séparaient de Dortignacq, second. Lafourcade, troisième, était à 26 kilomètres du second. Cornet, quatrième, à 88 kilom. 334 de Lafourcade. Enfin, Gougoltz à 58 kilomètres de Cornet.

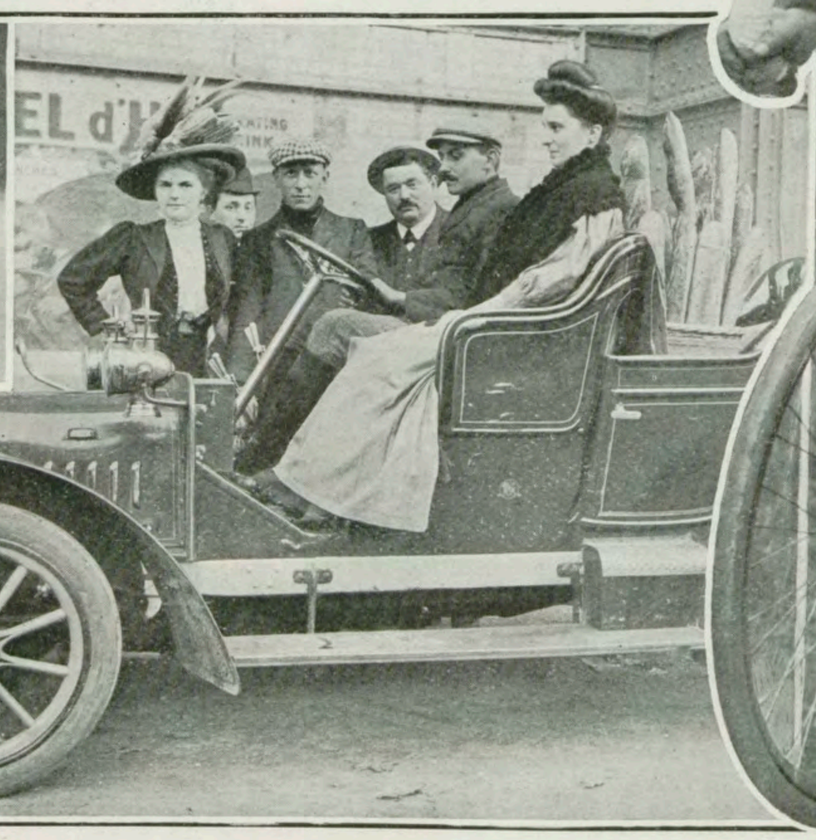
Faber, que beaucoup de sportsmen considéraient comme l'adversaire direct de Georget, a dû abandonner à la treizième heure, alors qu'il avait déjà couvert 515 kilomètres. Il était quatrième du classement. Des crampes d'estomac intolérables le forcèrent à descendre et il ne put remonter. Handicapé par des contusions nombreuses faites au cours des chutes, Privat quitta la piste à la dix-septième heure. Il avait fait 571 kilom. 333 et était quatrième. Trousselier abandonna aussi, par suite de blessures, à la onzième heure. Il était cinquième, avec 423 kilomètres. Quant à Brocco, que ses récents succès avaient mis complètement en valeur, il s'est rendu compte qu'on peut être merveilleux sur une heure et que c'est plus difficile sur 24 heures. Il a abandonné au tiers de la course. Il convient de dire qu'il était légèrement surentraîné et qu'il fait en ce moment ses 28 jours.

JACQUES MORTANE.



Lesna dort.

Le vieux Lesna, qui soignait Faber, prend un repos bien gagné.



Petit-Breton boulanger.

Petit-Breton est allé, avec son automobile, chercher du pain pour ses camarades.

Dortignacq.

Le petit Landais a fait une belle course. Quoique blessé, il a fini 2e.

ALPHONSE XIII ET LES SPORTS

Le roi d'Espagne pratique tous les sports et ne craint pas de disputer des épreuves publiques, dans lesquelles il fait admirer ses qualités

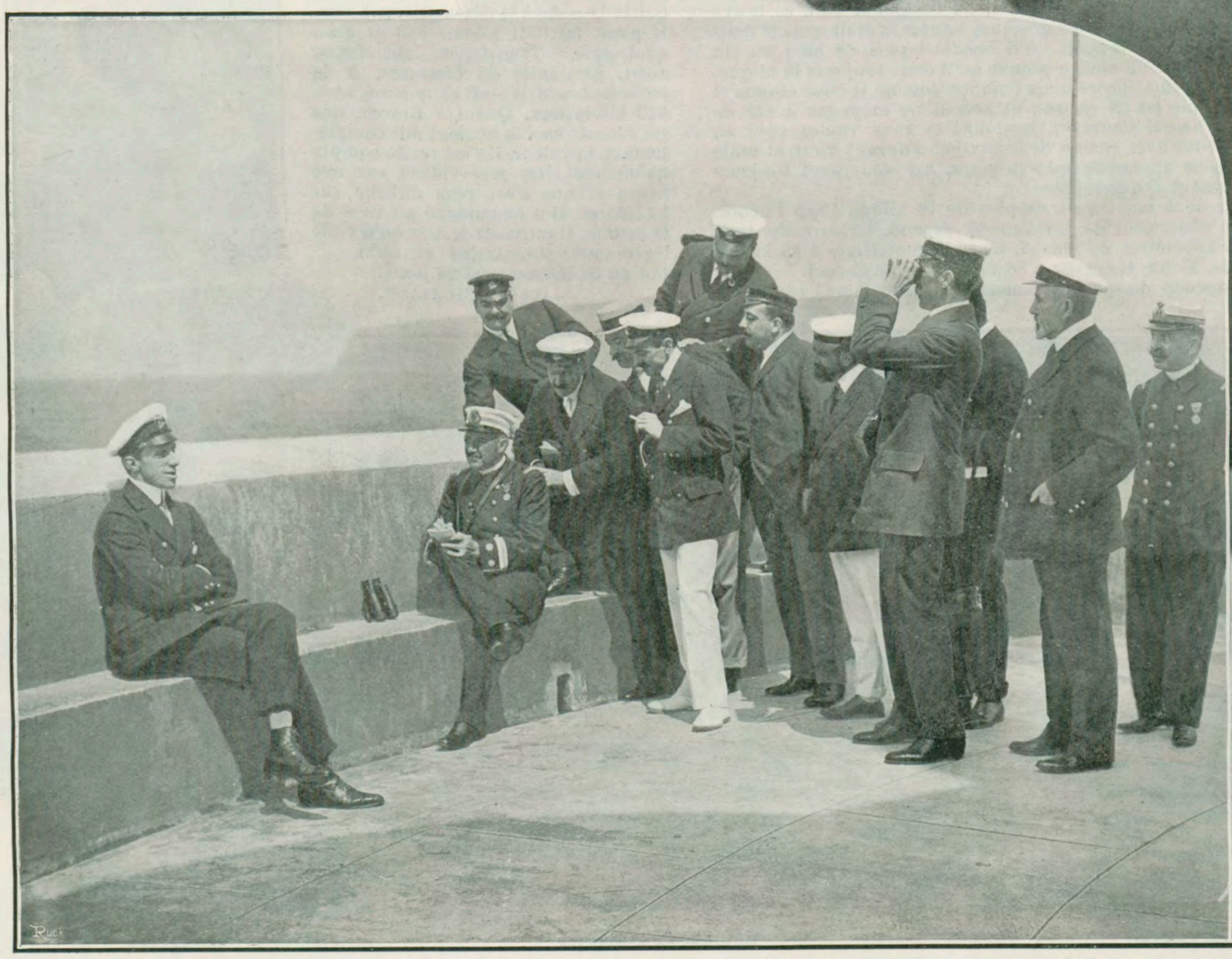
De tous les souverains, Alphonse XIII est certainement celui qui, le plus, a droit à la sympathie et à l'admiration de tous les sportsmen. Le roi d'Espagne pratique la plupart des sports et s'intéresse à tous. Il est vrai que c'est grâce à eux que, d'enfant débile et chétif, il est devenu jeune homme, grand, élancé et vigoureux. Dès sa plus tendre enfance, il fut initié aux exercices physiques. Ce fut d'abord la gymnastique, puis le fleuret. Il est une des plus fines lames de son pays. Et quand, par hasard, il désire se rencontrer dans des matches privés avec des pratiquants réputés, il remporte souvent la victoire, une victoire que ne lui vaut pas son titre de roi : il est suffisamment habile pour se rendre compte tout de suite que son adversaire ne dispute pas sa chance, et si le cas se produit, il éconduit le trop galant sportsman.

Tout enfant, Alphonse XIII était déjà un cavalier accompli. Le haras royal d'Aranjuez est l'objet d'une sollicitude toute particulière de sa part, et on y remarque d'admirables étalons anglais.

La natation, le football, le tennis, le polo, le golf sont aussi parmi les sports favoris du roi d'Espagne, et aucun souverain ne protège plus que lui les épreuves organisées dans son pays. Il n'est pas une réunion sportive où ne figure un prix Alphonse XIII.

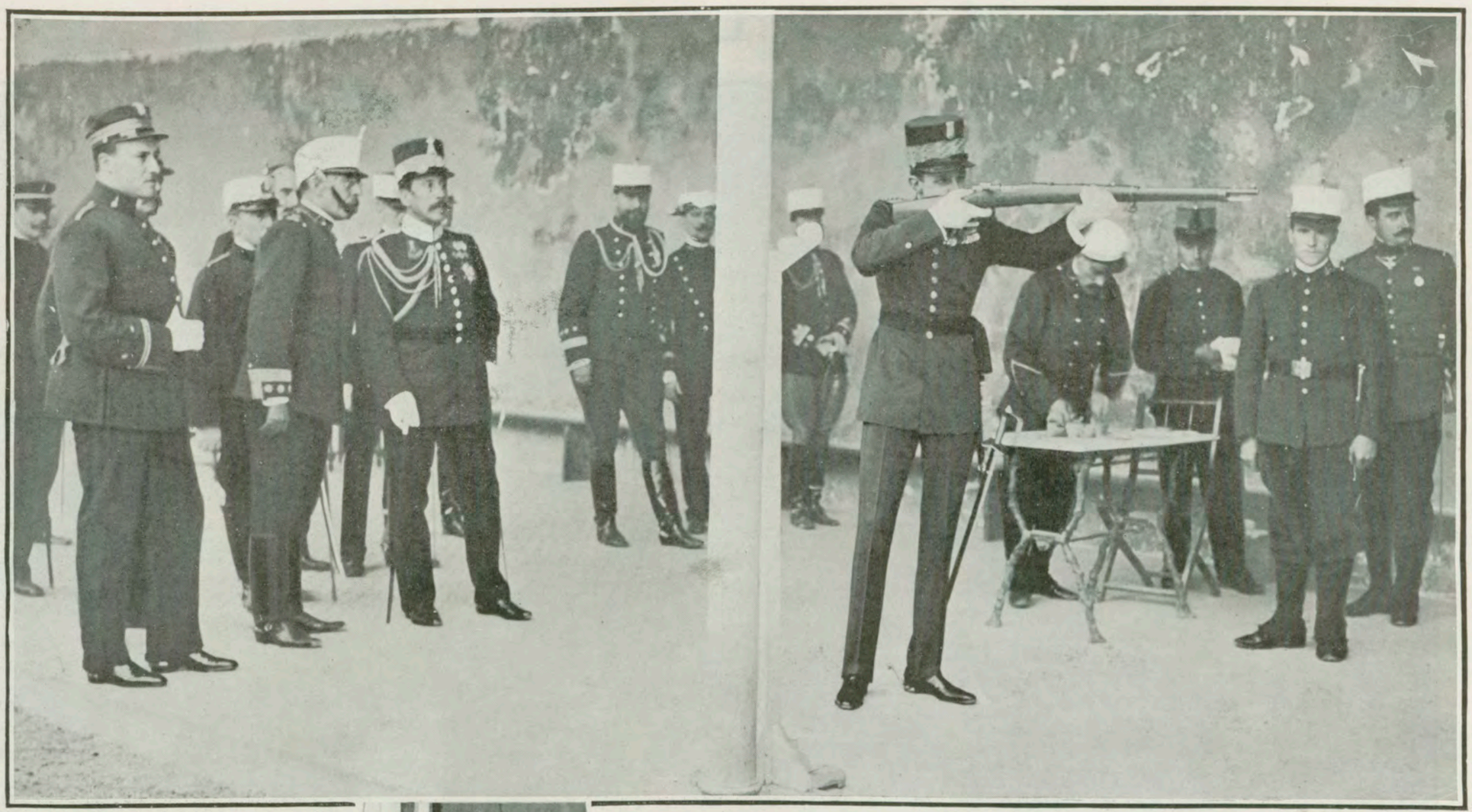
Mais là où le jeune chef d'Etat excelle, c'est dans le tir aux pigeons; ses succès ne se comptent plus. Il a remporté plusieurs fois les plus importantes épreuves de Saint-Sébastien. Et il y a trois ans, alors qu'il ne pratiquait ce sport que depuis deux ans, il était champion de Saint-Sébastien, tuant 22 pigeons sur 22, puis vainqueur du Grand Handicap de Madrid, avec 23 sur 23, battant le champion d'Espagne, le marquis de Villaviciosa. Les pauvres attendent d'ailleurs toujours avec une réelle impatience, la venue du jeune roi, car les prix qu'il gagne, il les leur fait distribuer.

Comme chauffeur, il est prudent et



Le roi d'Espagne fait faire son portrait.
Le commandant de marine du port de Bilbao prend un croquis du roi, en présence des officiers espagnols.

Alphonse XIII spectateur.
Le roi suit les régates de Bilbao.



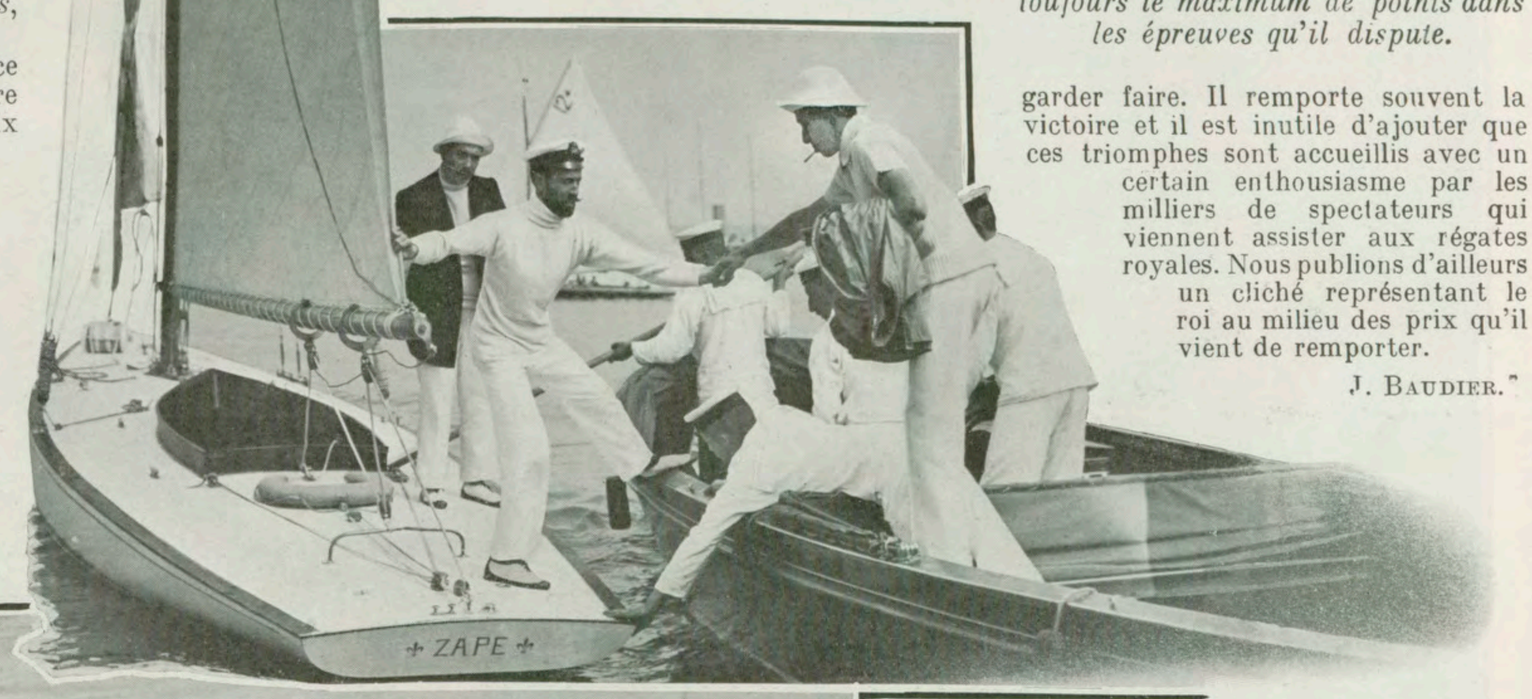
Champion de tir aux pigeons.

Le roi d'Espagne est l'un des meilleurs tireurs aux pigeons, non seulement de son royaume, mais du monde entier, obtenant presque toujours le maximum de points dans les épreuves qu'il dispute.

doué d'une grande présence d'esprit. C'est d'une main sûre qu'il dirige le volant, et ceux qu'il conduit n'éprouvent jamais la moindre émotion. Ils peuvent lui adresser des compliments sincères autres que ceux qu'exige l'étiquette.

Enfin, Alphonse XIII est un fervent du yachting. Il prend part chaque année aux régates de Bilbao et tient à conduire lui-même son embarcation à voiles. C'est lui-même qui s'occupe de tout, et les hommes de l'équipage n'ont qu'à le regarder faire. Il remporte souvent la victoire et il est inutile d'ajouter que ces triomphes sont accueillis avec un certain enthousiasme par les milliers de spectateurs qui viennent assister aux régates royales. Nous publions d'ailleurs un cliché représentant le roi au milieu des prix qu'il vient de remporter.

J. Baudier.



Avant la course.

Le roi monte à bord de son yacht, le Zape.

Alphonse XIII à la manœuvre.

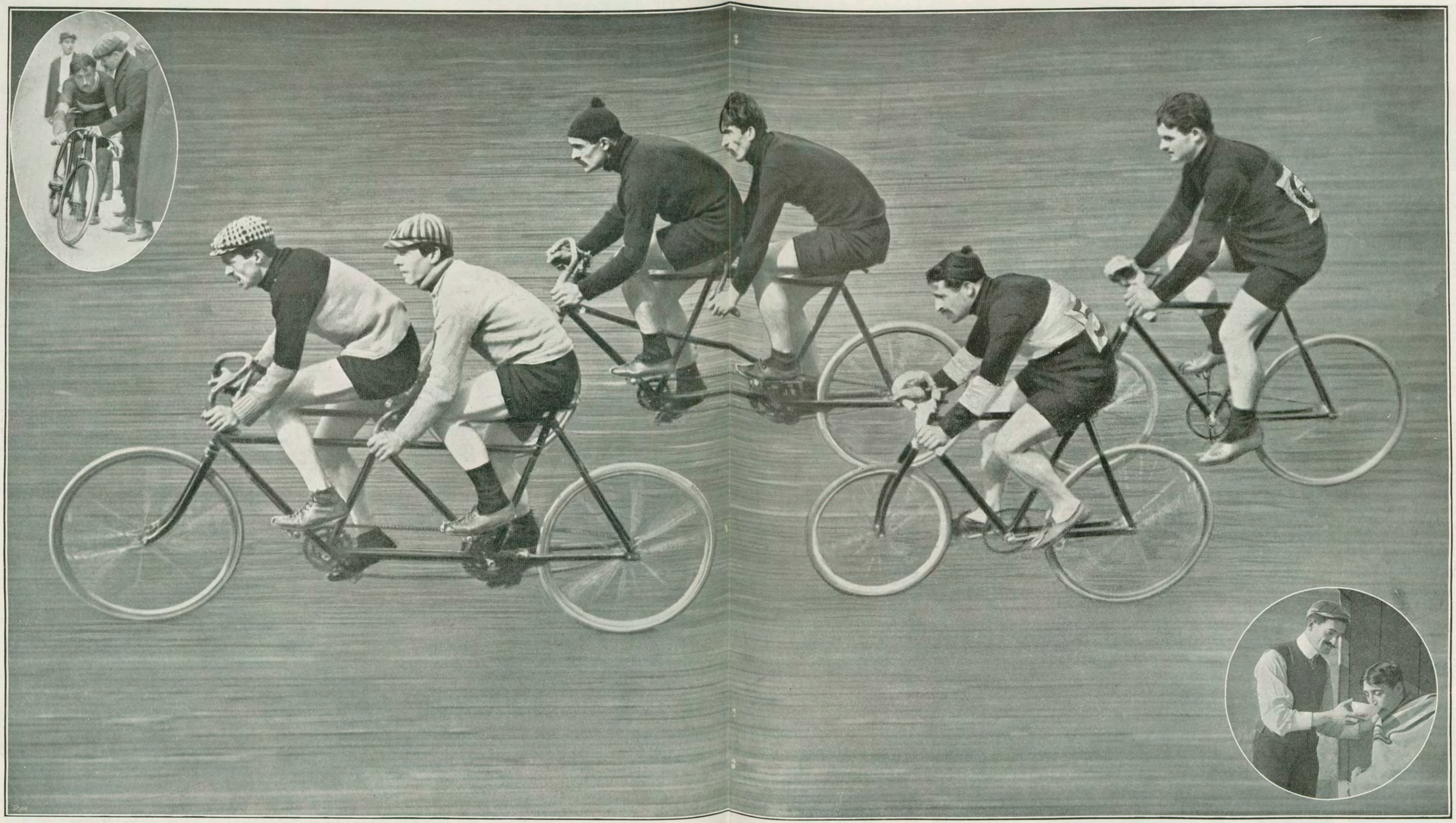
Le roi d'Espagne tient à accomplir lui-même la manœuvre de son yacht, aux régates de Bilbao, manœuvre qu'il accomplit de façon experte.

Les prix royaux.

Alphonse XIII, au milieu des prix qu'il a remportés, tant au tir aux pigeons qu'aux régates.

La Vie au Grand Air

LE BOL D'OR AU VÉLODROME D'HIVER



Le dernier massage de Georget.
Le vainqueur, Léon Georget, est descendu pour se faire masser. Il remonte et ne s'arrêtera plus jusqu'à la fin de la course.

Le Bol d'or de 1908 avait attiré une foule colossale au Vélodrome d'Hiver, qui n'a cessé d'être comble durant les vingt-quatre heures. Léon Georget, renouvelant son succès de 1907, s'est adjugé la victoire, portant à 69 kilomètres son avance sur Dortignacq, second, et battant de 30 kilomètres le record établi par Vanderstuyft à la Galerie des

Faber passe Privat.
Machines. Faber, que sa belle course du Tour de France avait fait considérer comme grand favori, a dû abandonner, à cause de crampes d'estomac intolérables, alors qu'il était quatrième. Privat, lui aussi, a dû quitter la piste, étant également quatrième, mais des contusions aux jambes et une épaule luxée eurent raison de sa belle énergie.

Gougoltz se restaure.
Le sympathique Gougoltz, dont c'était la rentrée, a fait une très belle course et s'est classé cinquième.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE

La nouvelle piste en ciment de Long Island, sur laquelle se disputera la Coupe Vanderbilt, dont on a tant parlé ces temps-ci.

IL Y A DES CANIVEAUX

IL Y A DES CANIVEAUX ! Telle est la formule qui semble devoir remplacer un peu partout l'écriteau classique que l'on voyait se balancer au-dessus des murs des parcs ou des haies des chasses réservées. *Il y a des pièges à loups !*

La crainte des chauffeurs vient se substituer dans de nombreuses provinces à celle des voleurs, des maraudeurs de poires ou des braconniers. Les caniveaux sont destinés, dans l'esprit des indigènes, à se défendre contre les premiers, comme les pièges à loups l'étaient contre les seconds. Mais, l'écriteau d'antan était le plus souvent de pure forme ; les terribles pièges n'existaient qu'en effigie, un cercle de barrique traversé par une perche et planté au-dessus de l'affiche suffisait pour effrayer et écarter les malandrins. Les caniveaux, malheureusement, sont plus réels, ils existent bel et bien, ou plutôt mal, et leurs pièges sont perpétuellement tendus aux ressorts de nos châssis et aux reins sensibles des voyageurs.

Dans une tournée que je faisais récemment en Bretagne, j'en ai trouvé un peu partout. Sur une plage que je ne veux pas nommer, le boulevard qui longe la mer, et qui est sillonné du matin au soir par les automobiles, est coupé tous les cinquante mètres par une saignée dont les cyclistes et même les voitures à chevaux ont autant à souffrir que les autos. S'il pleut, cette saignée se remplit d'eau, ce qui est fort désagréable pour les piétons. Il y a mieux, certains propriétaires ont émis la prétention de creuser, devant leur maison, un fossé en travers de la route nationale ; cela dépasse un peu les bornes, car il n'y a pas de raison pour que tout le monde ne les imite point et pour qu'un voyage sur les routes de France, ne se transforme pas en un parcours de steeple. L'Administration des Ponts et Chaussées qui s'attache avec tant de soin à faire disparaître ces « travaux d'art » ou à les remplacer par des passages sous la route quand ils sont indispensables, ne permettra pas, je pense, qu'on en établisse à tort et à travers. Quoiqu'il doive être doux à un simple bourgeois de faire son petit Vauban et d'entourer sa bastide de courtines et de contrescarpes.

MARCEL VIOLLETTE.

Dans un gymkhana : les automobiles, reliées deux à deux par un morceau de papier, doivent faire le parcours sans le casser.

CYCLISME

Mazan, frère de Petit-Breton, qui vient de remporter le Championnat de France de 100 kilomètres sur route amateurs.

LA CHUTE DES RECORDS

NOUS traversons en ce moment une période cycliste superbe. Tous les records sont battus. Dernièrement, Wills, entraîné par Bertin, couvrait dans l'heure 99 kilom. 067 à Munich. Au Parc des Princes, il battait deux fois de suite le record du kilomètre, l'abaissant a 55 s. 2/5 ; et, si celui des 10 kilomètres ne fut pas battu, c'est que le mauvais temps se mit de la partie.

Mais les prouesses des vaillants cyclistes n'étaient pas terminées. Brocco, merveilleusement en forme en ce moment, vient d'accomplir des performances qui ont surpris tout le monde. Le 20 août, il battait une première fois le record de l'heure à Buffalo, en parcourant 49 kilom. 835, celui de Pottier n'étant que de 48 kilom. 990. Le 30, au Vélodrome d'Hiver, il réussit encore à battre son propre record et le portait à 51 kilom. 378. Malheureusement, cela se passait au Vélodrome d'Hiver et ce record ne peut être homologué.

Si l'on songe à l'effort considérable qu'il faut fournir pour atteindre de pareilles vitesses, tant derrière moto que derrière tandems, nous ne pouvons qu'avoir une profonde admiration pour ces petits coureurs qui possèdent tant de courage et de cœur. On peut dire cependant que l'effort est en raison inverse de la distance parcourue. Aussi, le record qui reste le plus dur à battre est celui détenu en ce moment par Berthet, qui a couvert sans entraîneur 41 kilom. 520 dans l'heure.

Et l'admiration des fervents sportsmen doit aller aux recordmen dans cet ordre : Berthet, Brocco et Wills.

M. DE BLESSON.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 30 août au 4 septembre.

CYCLISME

Dimanche 30 août.

Vélodrome d'Hiver. — *Match Brocco-Léon Georget* (une heure derrière tandems humains) : 1. Brocco (51 kilom. 378) ; 2. Georget (50 kilom. 700).

HIPPISME

Dimanche 30 août.

Chantilly. — *Prix La Rochette* (pouliches 1re année, 20.000 francs. 1.100 mètres) : 1. Azalée, à M. Ed. Blanc (G. Stern) ; 2. Sémiramis ; 3. Consolation. (11 partants.)

Prix La Rochette (poulains 1re année, 20.000 francs. 1.100 mètres) : 1. Hag to Hag, à M. James Hennessy (Ransh) ; 2. Mehari ; 3. Frère Luce. (5 partants.)

Prix de Chantilly (15 000 francs, 3.500 mètres) : 1. Sainte Livrade, à Mme Cl. Procureur (Barat) ; 2. Rouge Gorge ; 3. Aquarelle. (6 partants.)

Mercredi 2 septembre.

Chantilly. — *Prix de Bois-Roussel* (10.000 francs, 2.400 mètres) : 1. Biniou, à M. E. Veil-Picard (G. Stern) ; 2. Merci ; 3. Bethsaïda. (4 partants.)

NOTRE HORS-TEXTE

Nous donnons aujourd'hui en hors-texte le portrait de Brocco, le nouveau recordman du monde des 50 kilomètres derrière tandems. L'ex-crack amateur, après avoir battu ce record, à Buffalo, en 1 h. 12 s., — record qui appartenait auparavant à Pottier, en 1 h. 1 m. 14 s. 4/5, — a réussi, le 30 août, au Vélodrome d'Hiver, à couvrir la distance extraordinaire de 51 kilom. 378 en une heure. Mais ce record ne sera pas homologué, puisque la piste est couverte.

BIBLIOGRAPHIE

Les premiers hommes-oiseaux, Wilbur et Orville Wright. — Sous ce titre, notre distingué collaborateur François Peyrey publie l'histoire des célèbres aviateurs américains.

Avec son souci continuel de la clarté et de la précision, notre collaborateur, après avoir rappelé leurs premières expériences de vol plané (aéroplane sans moteur), nous conte les performances sensationnelles de Kitty Hamile, de Dayton et du Mans. La lecture de cette étude écrite, simplement, mais où l'on retrouve les qualités rares de François Peyrey, est indispensable à tous ceux qui s'intéressent à la nouvelle locomotion : le vol méçanique. Illustrée de seize photographies et croquis, cette brochure est en vente chez Henri Guiton, imprimeur-éditeur, 35, rue de Trévise.

Prix : 1 fr. 50.

ATHLÉTISME

La Société de l'Aviron Arcachonnais vient de faire disputer un concours de sauvetage très intéressant.

COMPÉTENCES CAPABLES

DANS toute réunion sportive les spectateurs peuvent se diviser en trois classes :

Ceux qui y comprennent quelque chose parce qu'ils sont du bâtiment. Ceux qui n'y comprennent rien mais qui ne le cachent pas. Enfin, ceux qui ont l'air de tout savoir, mais ne savent rien.

Ces derniers m'enchantent, car, bien qu'ils n'aient jamais touché un ballon de football ou une raquette de tennis ou un aviron, ils sont persuadés avoir la science infuse en ce qui concerne ces exercices, et, gravement, avec des airs d'augures, laissent tomber des jugements définitifs sur les performances et les athlètes. Malheur au pauvre trois quarts, qui, éclopé cinq minutes auparavant, rate une passe, ou au coureur en mauvaise forme qui, ne voulant pas se claquer, ne finit pas une épreuve. Ils sont classés galettes pour le reste de leurs jours.

Malheureusement, quelques-uns de ces augures-là ne se contentent pas de discuter, et écrivent. J'ai dit malheureusement, car il est ennuyeux d'avoir a sourire de très braves gens qui n'ont contre eux que le tort de parler de choses qu'ils ne connaissent pas.

Mais aussi, pourquoi diable soutiennent-ils qu'il est plus facile de traverser la Manche entre Dieppe et Newhaven qu'entre Calais et Douvres, ou que Burgess, ayant nagé vingt heures, pourrait le faire durant quarante.

Je sais bien que lorsqu'on veut se faire passer pour pontife, on est forcé d'avoir l'air de savoir quelque chose et de tirer des conclusions de ce qu'on ne sait pas, mais enfin ce n'est pas une raison pour raser ses lecteurs.

DE FLEURAC.

HIPPISME

Miss Wilmot, 1re et 2e dans l'épreuve de poneys, au concours hippique de East Berks, en Angleterre.

A PROPOS DES YEARLINGS

AINSI, on vient de procéder à la vente des yearlings ; et, comme chaque année, les statistiques s'établissent. Il paraît que, si l'on s'en rapporte à ces constatations mathématiques, tout a marché à souhait. Sur 507 yearlings offerts, 336 ont trouvé acquéreurs pour une somme totale de 1 million 853.315 francs, ce qui donne une augmentation d'environ 53.000 francs sur le chiffre atteint l'an dernier. C'est un véritable chant d'allégresse qui doit être entonné par tout le monde, y compris les éleveurs, auxquels 171 produits sont restés sur les bras.

Autrefois, en pareille occurrence, on avait coutume de célébrer un *Te Deum*, afin d'adresser à Dieu un témoignage de reconnaissance pour la prospérité dont il avait bien voulu gratifier ses fidèles. Nos esprits modernes s'estiment beaucoup trop supérieurs pour reprendre de tels errements ; et cependant, leur conduite ne s'éloigne pas sensiblement de celle que tenaient nos ancêtres. Ils ont tout simplement changé de chapelle : au lieu de s'inspirer de pensées spirituelles et de songer au salut éternel, leurs préoccupations visent le domaine temporel et aspirent à l'assiette au beurre. C'est une nouvelle religion, dont la divinité est l'Etat, représentée dans le cas présent, par M. le ministre de l'Agriculture. Aussi, tout récemment, à propos des ventes de yearlings, a-t-on sorti l'encens le plus pur et astiqué les encensoirs, afin de les agiter rythmiquement sous le nez de M. le ministre ; cette cérémonie s'accompagnait de litanies, pieusement psalmodiées, dans lesquelles les mots de sollicitude, reconnaissance, défense des intérêts revenaient le plus souvent. Une phrase, cependant, m'a laissé rêveur : elle parlait de sa ferme autorité empreinte d'une libérale tolérance ; la ferme autorité fait allusion à l'exclusion complète des books, il y a tantôt deux ans ; la libérale tolérance, au rétablissement complet de ces mêmes books, cette année même. Or, il me semble, à moi, pauvre profane, qu'il y a là une contradiction. Après tout, comme il s'agit d'une religion, je touche peut être à un de ses mystères.

BOÏARD.

L'arrivée du Gimcrack Stakes (York, 27 août, 25.000 francs, 1.200 mètres), gagné par Blankney II, à M. Raphaël (Higgs).

UNE COURSE DE TUBS

Distraction d'officiers anglais dans une fête militaire : chaque officier, muni de son tub, doit fournir le parcours en faisant rouler ledit tub et lui faire exécuter quelques impressionnants virages.

DE LA PISTE A LA SCÈNE

Paul Bourrillon, que le public parisien vient d'applaudir à l'Opéra-Comique, après avoir été l'un des plus fameux cracks du cyclisme, est en passe de devenir un grand ténor

Bourrillon dans sa loge.
Bourrillon vient de débuter avec succès à l'Opéra-Comique, dans la Navarraise.

Le « Jongleur de Notre-Dame ».
Bourrillon dans le rôle de Jean du Jongleur de Notre-Dame.

PAUL Bourrillon a retrouvé le public parisien! Il l'avait quitté sur un triomphe, il y a bientôt dix ans, et il le retrouve aujourd'hui avec un succès à l'Opéra-Comique.

C'est vers 1893 que Bourrillon débuta en piste et qu'il fit connaissance avec la victoire. Peu à peu, il s'acquit une véritable réputation en province, dont il devint le véritable champion. Ses premières courses avec les rois de la pédale furent sensationnelles, et l'impression générale était qu'il pouvait faire mieux encore. Deux ans après ses débuts, ses premières rencontres avec Jacquelin et Morin laissèrent entrevoir un sprinter aussi brillant que Zimmerman. Et en effet, malgré la malchance qui l'empêcha de gagner le Grand Prix de Paris, il remporta toutes les principales épreuves de l'année, dont le Championnat du Monde, à Copenhague.

L'année suivante, en 1897, il gagna le Championnat de France, mais échoua encore une fois dans le Grand Prix de Paris. On prétendit qu'il avait gêné ses concurrents, et malgré ses deux longueurs d'avance au poteau, il fut déclassé. Le public, malgré cette décision, le considéra néanmoins comme le vainqueur moral de cette épreuve.

Ce champion fut souvent poursuivi par la guigne. C'est ainsi que, quelques jours après avoir gagné ce Grand Prix, où il fut disqualifié, semblable aventure lui arriva dans le Championnat du Monde. A partir de cette époque, c'est-à-dire dès 1898, les victoires succédèrent aux victoires, sur toutes les pistes de France, de Belgique, d'Allemagne et de Russie. Il ne connut, pendant cette année, qu'une fois la défaite, à Berlin, défaite très contestée d'ailleurs. Il regagna le titre de champion de France en 1899.

Le Champion du monde.
Bourrillon a été champion du monde de vitesse en 1896, champion de France en 1897 et 1899. Il a gagné le Grand Prix de Paris en 1898.

Bourrillon-Louis XIV.
Bourrillon dans le rôle de Louis XIV de Carmélites, *de Reynaldo Hahn.*

Mais notre champion national caresse d'autres projets. Les instants de liberté que lui laissait la piste, il les employa aux études de chant. Puis, un jour, on apprit que Bourrillon allait abandonner la piste pour entrer au Conservatoire. On cria au bluff. Néanmoins, Bourrillon ne se laissa pas toucher, et céda au professeur de chant, qui rêvait de faire du champion cycliste un champion ténor.

Après son service militaire, Bourrillon parut encore quelquefois en piste. Puis, il entra au Conservatoire et abandonna le ciment, où il avait gagné tant de gloire.

Depuis 1905, époque à laquelle il fit ses débuts à Nantes, sa réputation a toujours grandi. Le succès qu'il a remporté, la semaine dernière, à l'Opéra-Comique, dans la *Navarraise*, en fait foi. Bourrillon tient à son titre de champion ténor comme à celui de champion cycliste. Souhaitons-lui de charmer son auditoire comme jadis il charmait les sportsmen dans ses démarrages fameux.

MAURICE DE BLESSON.

LES COURSES DE LA SEMAINE

Par RENÉ RIONDET

Après avoir célebré pendant toute la campagne normande, la régularité dont faisaient preuve les deux ans, nous voilà obligés de suspendre notre jugement et de réserver nos éloges

Sunrise Ripolin Durfort Frère Luce

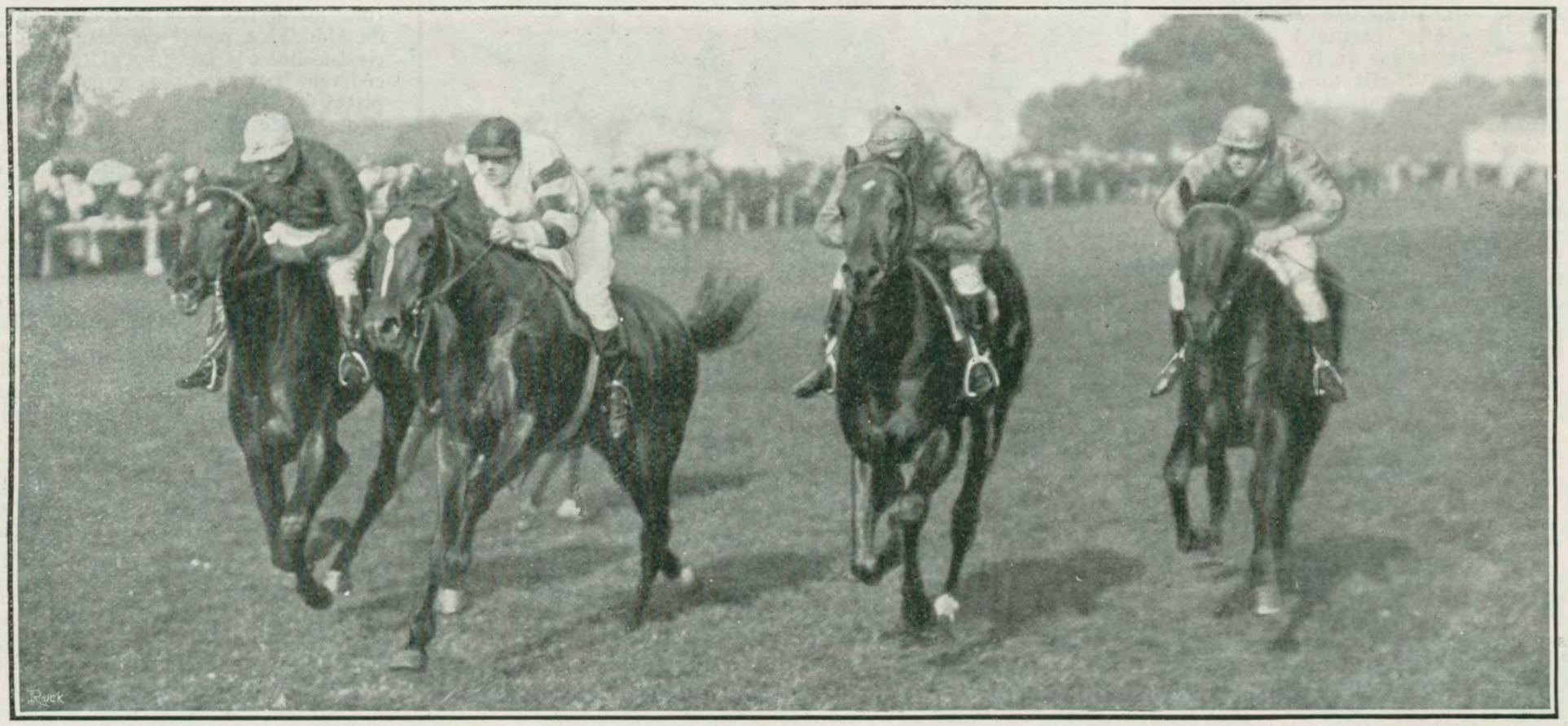
A mi-parcours dans le Prix Saint-Léonard. (1.100 mètres, 8.000 francs, Chantilly)

Durfort, Ripolin, Sunrise, Frère Luce, Hertre, Quid Novi et Lama se sont élancés en tête. Une bousculade se produisait. Hertre l'emportait d'une longueur et demie sur Ripolin. Mais Hertre était distancé et Ripolin, à M. W. Duke (Bellhouse), classé premier.

Avec un souci remarquable des transitions, les Sociétés de Courses se garden' bien de nous rappeler, dès la reprise des courses d'arrière-saison, sur les hippodromes de la banlieue parisienne; elles veulent nous laisser l'illusion que nous sommes encore en vacances, et nous donnent rendez-vous dans des forêts délicieuses, suffisamment éloignées de Paris pour nous sembler une campagne agréable : Chantilly, Compiègne, Fontainebleau. Cette année, malheureusement, cette délicate attention fut contrariée par un temps affreux, qui a rendu les déplacements particulièrement désagréables, et le soleil ne s'est décidé à faire son apparition qu'à la fin de la première semaine, au second dimanche de Chantilly. Il a été le bienvenu; il est venu mettre un peu de joie et de réconfort au cœur de ces malheureux sportsmen, qui sont passés par de si cruelles épreuves, au cours des récentes réunions.

Il y a eu, en effet, une série de coups durs, aussi bien au point de vue des paris qu'au point de vue des convictions : nous n'étions pas encore tout à fait remis de la fameuse défaite de Mehari par Hag to Hag, défaite qui a déjà fait couler des flots d'encre et qui en fera couler encore, tant que nous n'aurons pas assisté à une exhibition concluante de ces deux champions. Voilà que, le mercredi suivant, nous constatons à nouveau, à Chantilly, l'inconstance de la forme des deux ans; seule Sixte, dans l'épreuve des pouliches, s'est montrée à la hauteur de la situation. Dans le Prix d'Hallate, Cortado et Alexis n'ont pas répondu à la confiance qu'ils inspiraient et se sont fait battre par Hertre, qui n'avait pas grand'chose à son actif.

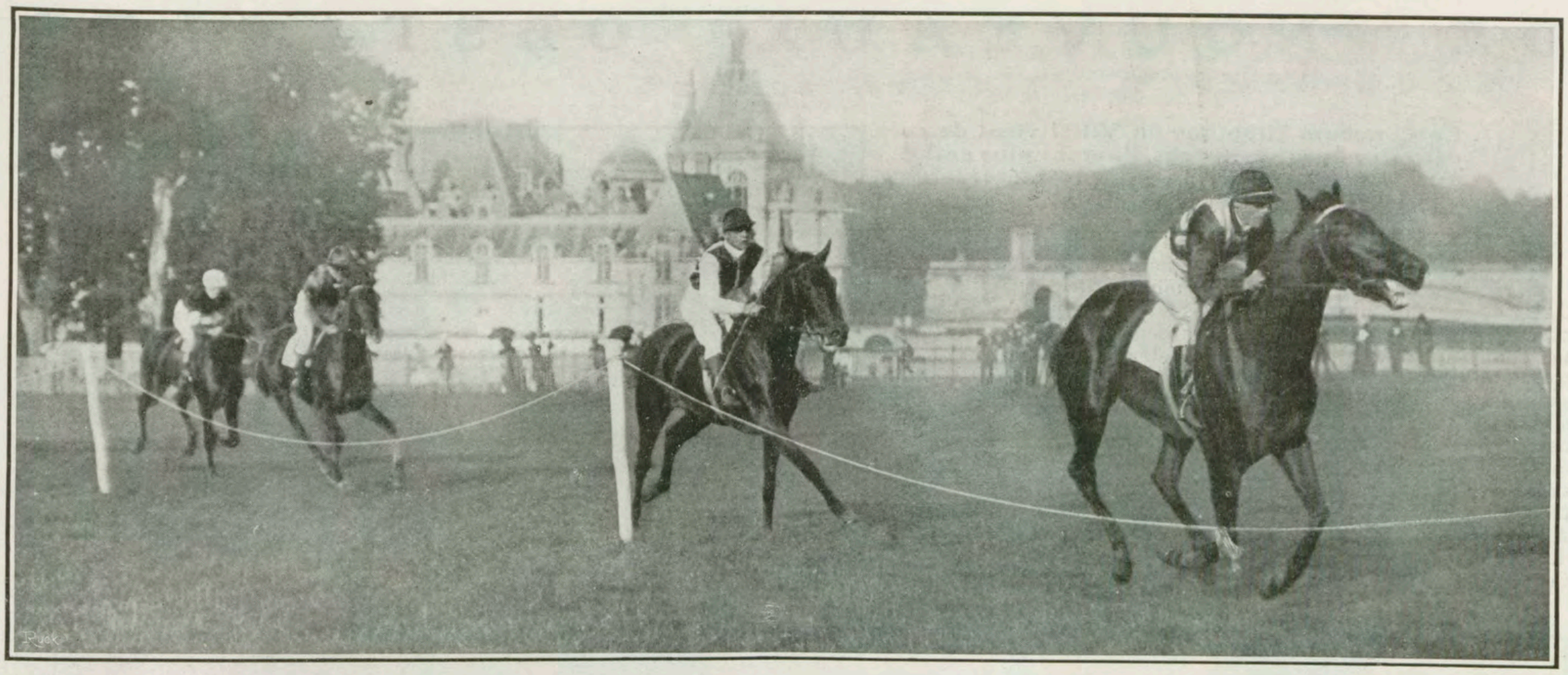
Quant au Prix de Villiers, la première épreuve de 1.400 mètres, il a été remporté par un formidable outsider à 56 contre 1, Reyna, tandis que Ghadamès, dont la dernière performance était une place de second



Circé Consolation Givre Sémiramis

A mi-parcours dans le Prix de la Nonette. (1.100 mètres, 8.000 francs, Chantilly, 6 septembre.)

Consolation, Circé, Givre et Sémiramis se sont élancées en tête. A la distance, Charing Cross survenait et l'emportait d'une encolure sur Circé.



Rouge Gorge Aquarelle Sainte Livrade Maroussia

Un passage au premier tour dans le Prix Jouvence. (4.800 mètres. 12 000 francs, Chantilly 6 septembre.)

Maroussia a mené devant Sainte Livrade, Aquarelle, Rouge Gorge, Bethsaïda et Simonette. Aux tribunes, Maroussia était devant Sainte Livrade, Aquarelle, Rouge Gorge, Simonette et Bethsaïda.

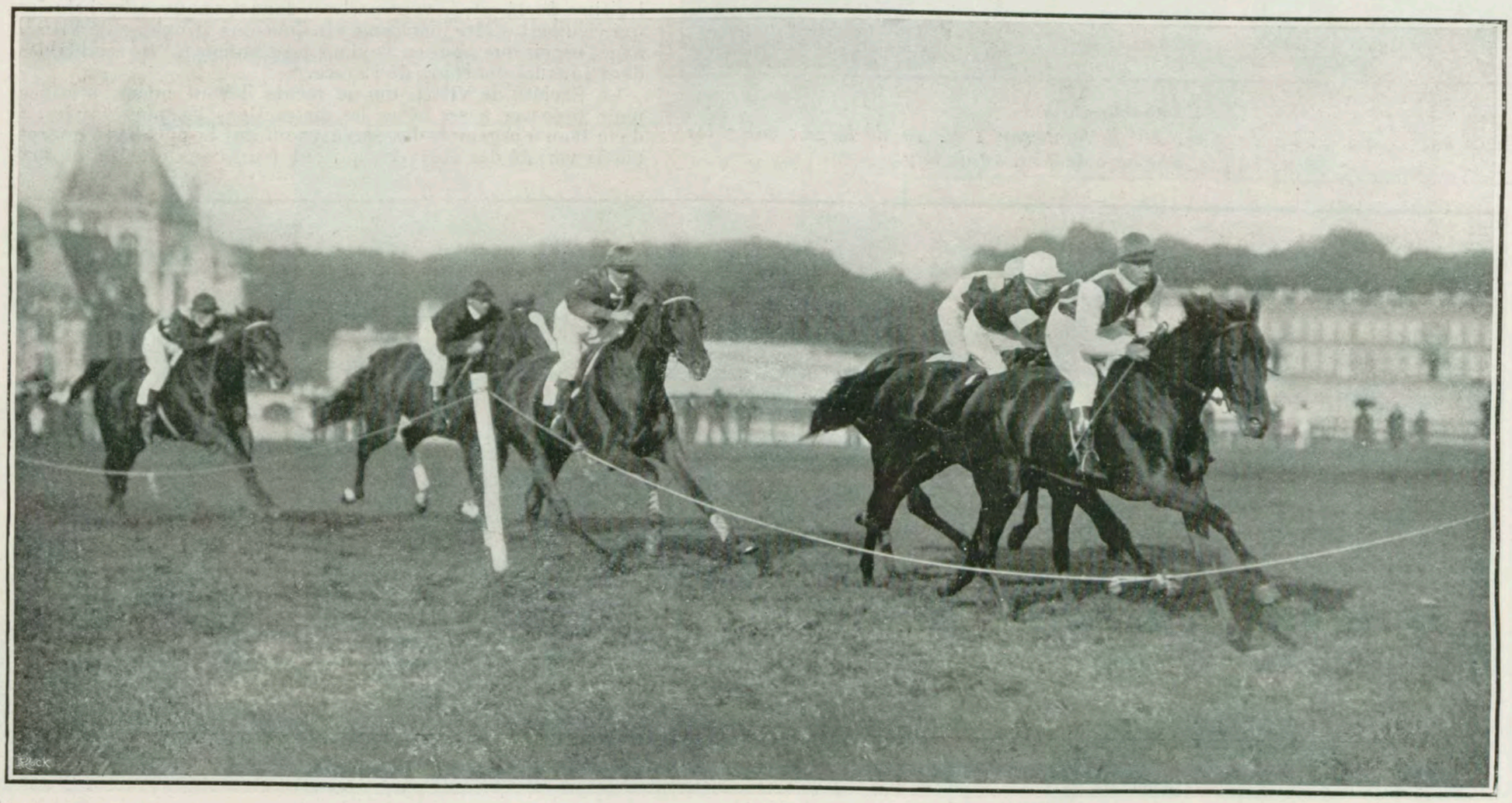
devant Hag to Hag, ne pouvait mieux faire que de se placer cinquième, loin.

La journée de dimanche à Chantilly a continué cette rude série : le prix à réclamer du début a été remporté par une pouliche, dont l'unique et obscure sortie remontait au mois de juin. Dans le Prix de la Nonette, Charing Cross, qui n'avait pour tout bagage que deux places de quatrième et de sixième, a triomphé de Circé, qui semblait cependant très indiquée par ses récentes performances; Givre s'est placée bonne troisième, tandis que Sémiramis et Consolation, très régulièrement inséparables, figuraient médiocrement. Remarquons, en passant, comme conclusion de cette épreuve, que la bonne course de Givre attire l'attention sur Reyna, qui, trois jours avant, l'a battue très facilement, et qu'au contraire, les performances de Sémiramis et de Consolation jettent quelque discrédit sur Azalée, qui, huit jours avant, a eu beaucoup de peine à les devancer. Dans le Prix de Saint-Léonard, c'est encore un récent performer, Hertre, qui a passé premier le poteau ; mais comme, échappant plusieurs fois à la main de son jockey, il avait bousculé ses concurrents, il a été distancé et la victoire est revenue à Ripolin, qui précédait Frère Luce d'une courte tête et Lama de trois quarts de longueur. L'incident nous dispense heureusement de commenter ce classement.

Comme si tous ces résultats ne suffisaient pas, la victoire de Sainte Livrade dans le Prix Jouvence est venue nous confirmer la circonspection avec laquelle on doit accepter les impressions que nous laissent les deux ans. A cet âge, Sainte Livrade courait les prix à réclamer; après quatre performances modestes, elle remporta, le 25 octobre, un selling de 1.600 mètres, sous les couleurs de M. de Ternynck et fut réclamée pour 8.273 francs par Mme Clémence Procureur.

Cela ne l'empêche pas, malgré sa taille réduite, de jouer les premiers rôles, cette année, et de nous étonner par son endurance et son tempérament exceptionnels.

René Riondet.



Maroussia Bethsaïda Aquarelle Simonette Rouge Gorge Sainte Livrade

Le dernier tournant dans le Prix Jouvence.

Aux écuries, Sainte Livrade passait devant Rouge Gorge, Aquarelle et Maroussia. Dans les tournants, Bethsaïda se rapprochait. Sainte Livrade, à Mme Cl. Procureur (M. Barat) l'emportait de deux longueurs et demie sur Aquarelle.

DE NOUVEAUX OBSTACLES

Par BOIARD

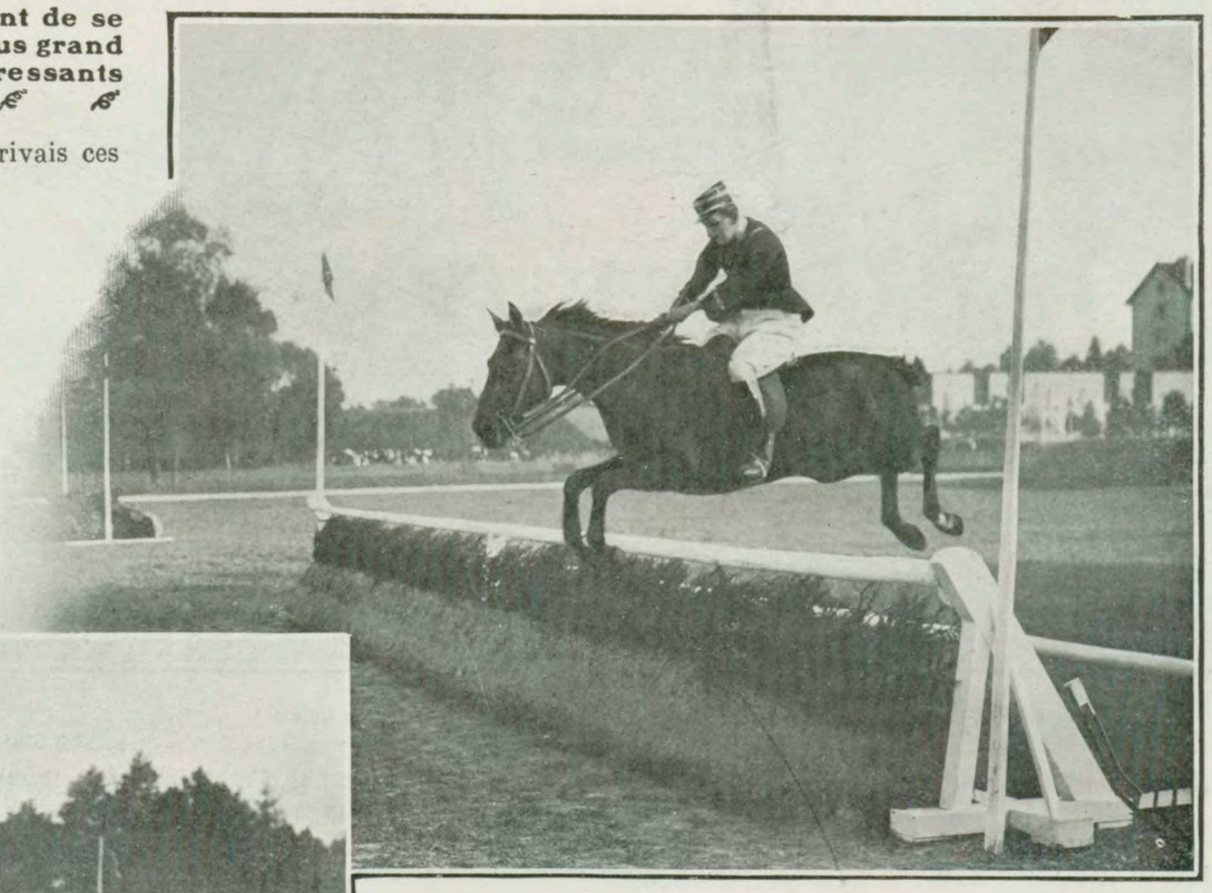
Le Concours Hippique de Vittel vient de se dérouler avec un succès d'autant plus grand que de nouveaux obstacles très intéressants y ont été créés

DANS la *Vie au Grand Air* du 18 avril (1), j'écrivais ces lignes : « La Société Hippique de France devrait, sinon innover, du moins imiter. Elle devrait faire franchir dans les parcours, des obstacles de volée comme il y en a en Belgique, à Menton et au Touquet, c'est-à-dire des obstacles hauts et larges, de 1 m. 30 de haut et de 1 m. 80 de large, par exemple. Cette année, pour la première fois, on a vu à Paris une haie d'un mètre, encadrée par deux barres, mais cet oxer était enfantin... Les obstacles de volée permettent de faire de très beaux sauts, et il est plus difficile, sinon plus utile, de faire des basculeurs que des chevaux de volée. A la Société Hippique de France, on ne fait de parcours qu'avec des obstacles basculeurs. Cette année encore, on avait une tendance à supprimer la rivière, et à ne la faire sauter qu'une fois dans la plupart des épreuves. Aussi, les chevaux belges ont-ils une belle chance quand ils viennent en France, tandis que les français sont handicapés dans les concours de Belgique.

« Il y a donc un péril à exagérer les obstacles basculeurs, le remède est dans les obstacles de volée, nul doute que la Société Hippique de France ne prenne l'initiative de cette réforme ».

Si je me suis permis de rappeler ces lignes, c'est uniquement parce que nos doléances ont été entendues et que les réformes que nous préconisions viennent d'être faites. C'est avec une légitime fierté que je vous parlerai donc des nouveaux obstacles qui viennent d'être inaugurés au Concours Hippique de Vittel, avec l'espoir que nous en voyions prochainement de semblables dans tous les Concours de France.

La Société de Vittel, qui ne recule devant aucun sacrifice pour procurer à ses hôtes les distractions les plus variées, a donc tenu à organiser des épreuves offrant le plus haut intérêt par la variété des obstacles qui ont fourni aux officiers et aux



L'open-ditch.

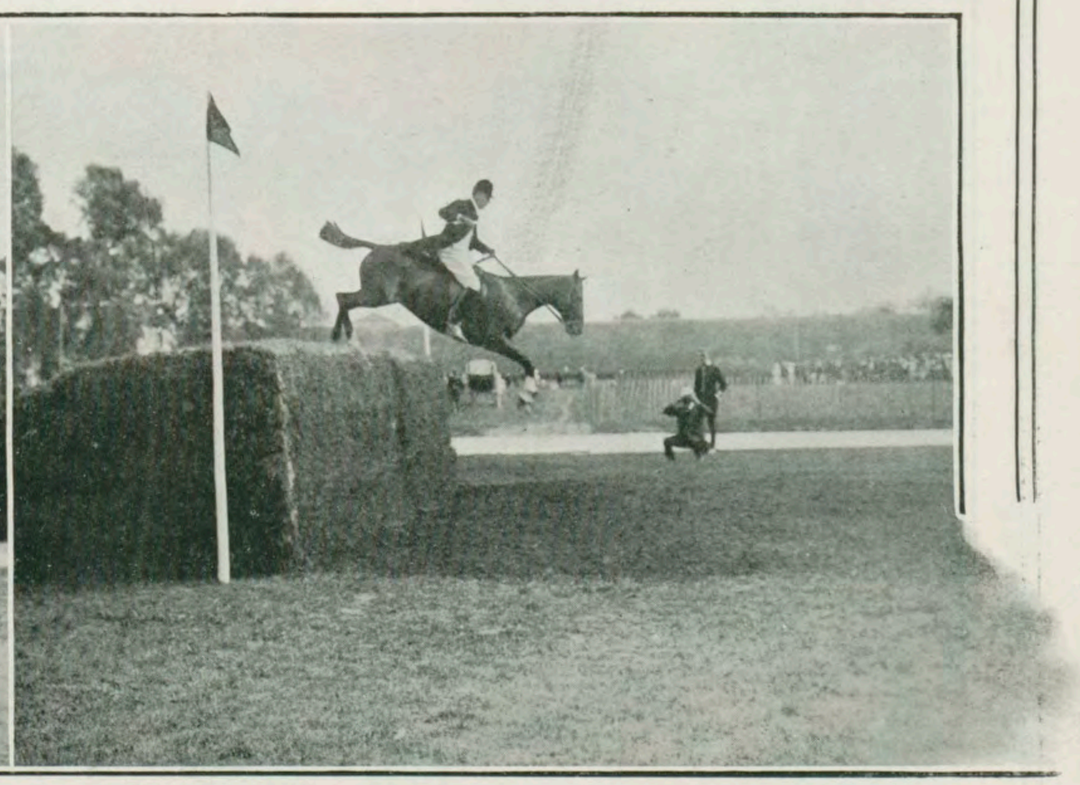
Fossé très large, précédé d'une barre haute de 0 m. 80. Après le fossé, un petit talus surmonté d'une barre.

Le double obstacle.

Deux barres parallèles de 1 m. 20 de haut sur 1 m. 40 de large : entre les deux barres, une haie de 1 m. 50 de haut.

La barrière tournante.

Barrière tournante de 1 m. 30 de haut sur 2 mètres de face, encadrée par une clôture de gros fils de fer. On franchit la barrière ou les fils, au choix du cavalier.



Le passage de route.

Deux talus gazonnés, l'un ayant 1 m. 50, l'autre 1 m. 70 de haut. Le premier talus forme contre-bas et le second est précédé d'une barre à 1 m. 10 de haut.

(1) Voir le nº 500.

La corde de bois.

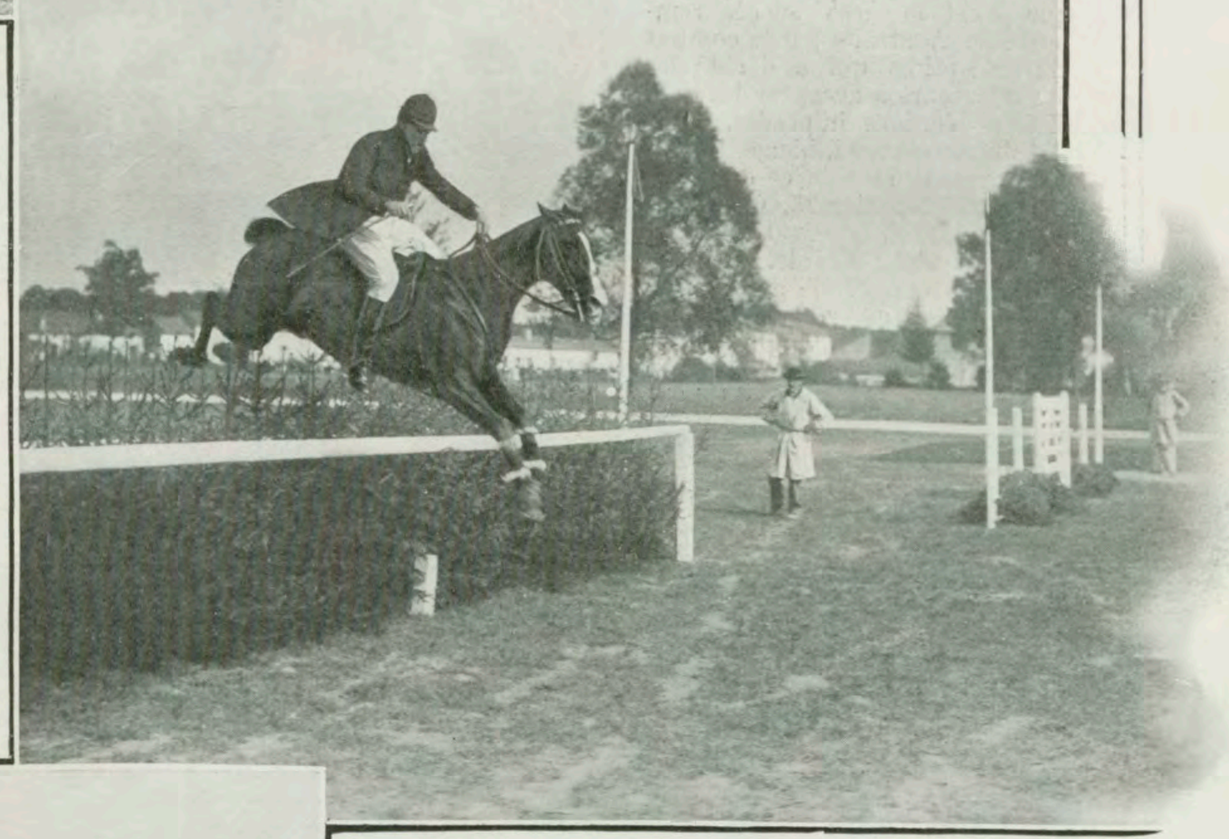
Cet obstacle avait 1 m. 20 de haut sur 1 m. 10 de large. Il était malaisé de le franchir sans entraîner quelques-unes des bûches qui le constituaient.

gentlemen l'occasion de déployer les multiples qualités qui ont, depuis longtemps, acquis aux cavaliers français une supériorité incontestée, aussi bien dans les courses d'obstacles que sur les pa rcoursdesconcours hippiques.

Dans un cadre charmant, sur un terrain de 160 mètres de long sur 70 de large, avaient été installés avec un soin minutieux différents obstacles naturels qui permettent, dès à présent, de classer le Concours Hippique de Vittel sur le même rang que les plus réputés de Belgique.

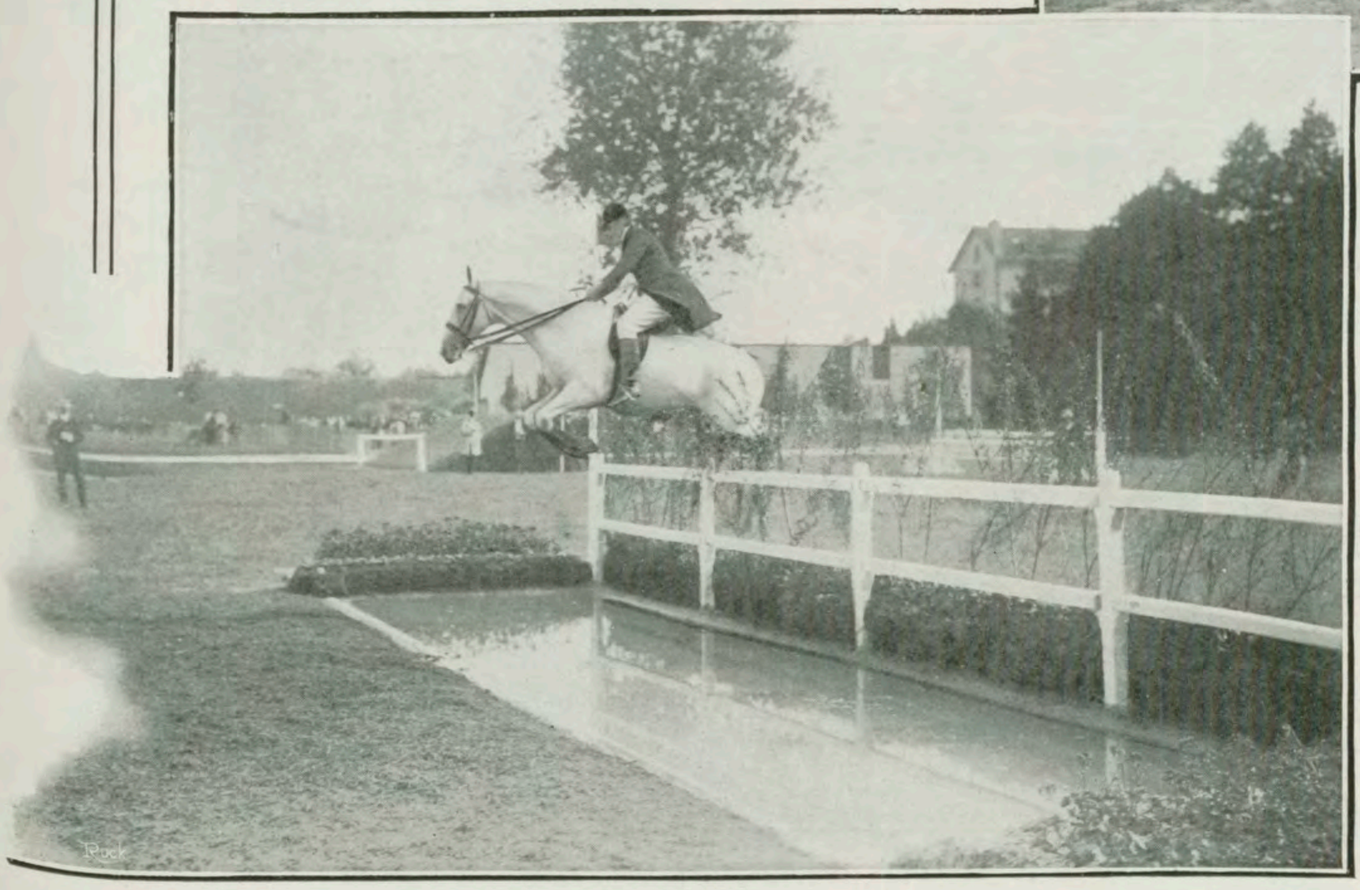
Parmi ces obstacles, nous citerons tout spécialement : une rivière de 2 m. 50 de large, précédée d'une barrière verticale de 1 m. 20 de haut, barrière encadrée par une haie naturelle formant bull-finch; cet obstacle, très sautant, obligeait cavaliers et chevaux à faire preuve d'adresse et de précision.

Un open-ditch, constitué par un fossé très large, précédé d'une barre haute de 0 m. 60; après le fossé, un petit talus surmonté de branchages au-dessus desquels était placée une barre à 1 m. 20 de hauteur.



L'oxer.

Composé de deux barres parallèles de 1 m. 20 de haut sur 1 m. 40 d'écartement, cet oxer avait entre les deux barres une grosse haie de 1 m. 50 de haut.



La rivière.

La rivière mesurait 2 m. 50 de large et était précédée d'une barrière verticale de 1 m. 20 de haut. La barrière était encadrée par une haie naturelle formant bull-finch.

Une corde de bois ayant 1 m. 20 de haut sur 1 m. 10 de large. Un oxer composé de deux barres parallèles de 1 m. 20 de haut sur 1 m. 40 d'écartement; entre les deux barres, une grosse haie ayant 1 m. 50 de haut.

Un obstacle assez original était formé par une barrière tournante ayant 1 m. 30 de haut sur 2 mètres seulement de face; cette barrière était encadrée par une clôture de gros fils de fer fixés à des poteaux enfoncés en terre. Les cavaliers pouvaient, à leur choix, faire franchir à leurs chevaux la barrière ou les fils de fer.

Un passage de route formé de deux talus gazonnés, ayant l'un 1 m. 50 et l'autre 1 m. 70 de haut. Le premier talus formant contre-bas, et le second, plus élevé, précédé d'une barre de 1 m. 10 de haut, que l'on devait franchir en montant une pente inclinée pour descendre ensuite un contre-bas vertical ayant 1 m. 70 de haut. Ce passage de route mettait en valeur la qualité des cavaliers et la puissance de leurs chevaux.

Un triple obstacle était composé d'une première barrière de 1 m. 20 de haut, à 10 mètres de laquelle se trouvait un obstacle de volée ayant 1 m. 10 de haut sur 1 m. 20 d'écartement. A la suite de cette double barrière et à 8 mètres de distance, un portail ayant 1 m. 20 de haut.

La Société de Vittel avait créé deux épreuves supplémentaires : l'une pour les officiers, l'autre pour les gentlemen. Ces épreuves, imitées des championnats d'obstacles qui se disputent en Angleterre, comportaient une série de cinq obstacles. Les deux premiers étaient formés par des talus presque verticaux ayant respectivement 1 m. 70 et 1 m. 50.

Le troisième du championnat était une rivière de 2 m. 50 précédée d'une barre verticale de 1 m. 30 de haut. Enfin, un open-ditch, constitué par un fossé de 1 m. 80 d'écartement, précédé d'une barre de 1 m. 10 de haut et suivi d'une barre haute de 1 m. 35. Le dernier obstacle à franchir était un oxer dont les deux barres parallèles avaient 1 m. 20 de haut et 1 m. 80 d'écartement.

Le championnat d'obstacles des gentlemen, qui avait réuni onze concurrents, a été gagné très brillamment par M. Brodin, montant Chi lo Sa, qui a effectué le parcours sans la moindre faute sur des obstacles qui, bien que très sautants, exigeaient une grande décision de la part des cavaliers et une puissance remarquable pour les chevaux.

Le Championnat militaire, disputé sur le même parcours, a été gagné *ex æquo* par les lieutenants des Moutis et de Saint-Maur, sur Nitrate et Pélican. Ils avaient quatre fautes.

C'est le comte d'Havrincourt qui s'était chargé de la confection des obstacles et du tracé du parcours qui ont été admirés aussi bien par les concurrents que par les spectateurs.

Félicitons donc la Société de Vittel de son initiative intelligente et espérons voir de semblables obstacles au prochain Concours Hippique de Paris.

BOÏARD.

BURNS ET JOHNSON MATCHERONT

Enfin, le match Tommy Burns et Jack Johnson est conclu — Il se disputera en Australie, au mois de novembre

Tommy Burns a enfin accepté de rencontrer Jack Johnson pour le titre de champion du monde. Il a trouvé les sportsmen généreux qui lui assurent une prime de 150.000 francs, s'il gagne, s'il perd ou s'il fait match nul. C'est pour rien, et il faut assurer que les mécènes australiens ont bien tort de ne point venir en France : ils nous feraient assister à de belles rencontres. Pour ma part, je préférerais qu'il se fondât à Paris un syndicat d'initiative composé de millionnaires organisant de sensationnels contests, plutôt qu'une ligue contre le chiqué patronnant des tournois de lutte et des matches de *catch as catch can*.

C'est à Melbourne que se donnera cette rencontre si attendue et la plus intéressante que peut fournir en ce moment le sport de la boxe. Le plus curieux, c'est que c'est le gros succès remporté en Australie par le combat Burns-Squires qui a décidé les organisateurs à accepter les conditions léonines imposées.

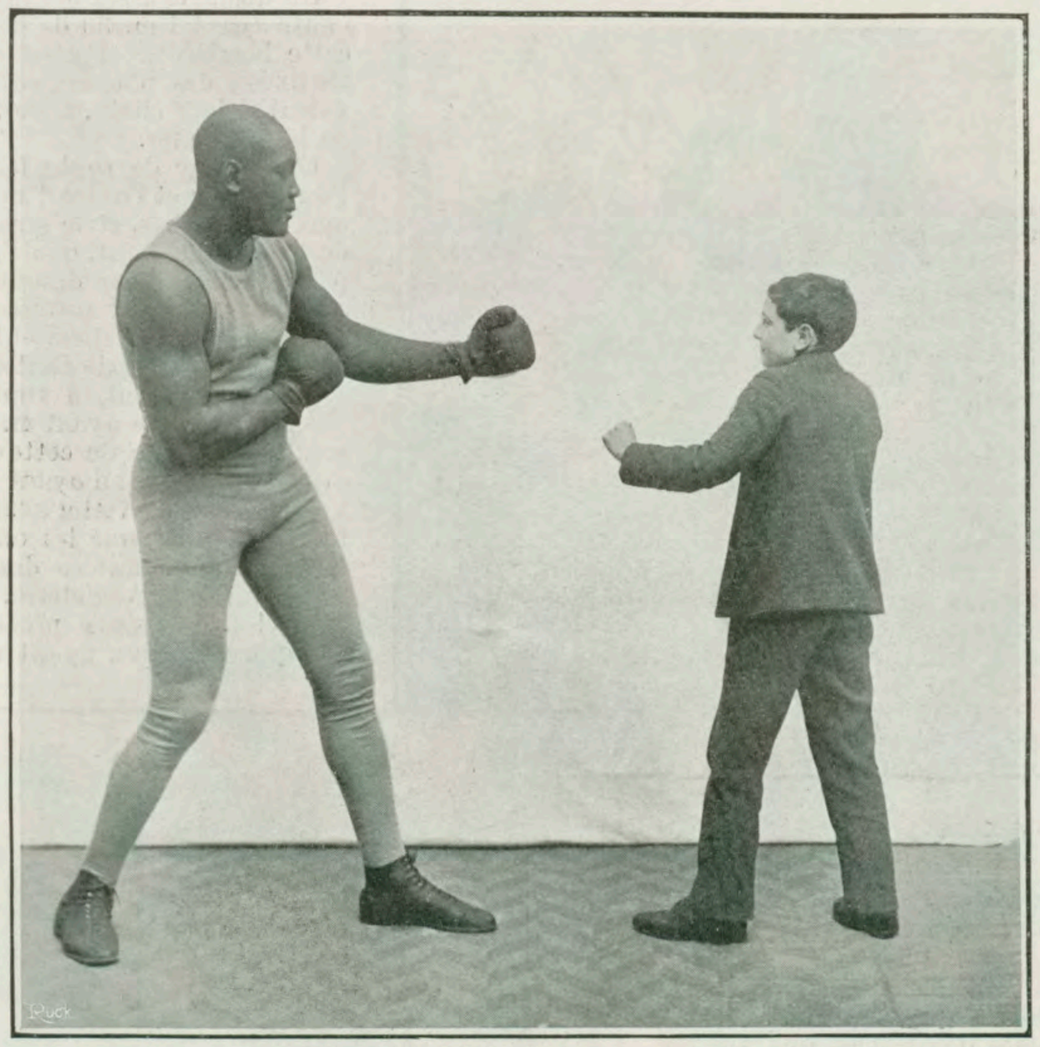
Johnson est ravi, bien entendu, de la conclusion de ce combat : il est prêt à parier 25.000 francs qu'il battra Tommy Burns, en moins de vingt rounds. Et je ne serais pas éloigné de parier, moi aussi, moins de 25.000 francs, certes, mais enfin d'appuyer la chance de Jack Johnson.

Jack Johnson a pour lui la taille et l'allonge, choses essentielles en boxe. Tommy Burns, avec son mètre 70 et ses 80 kilos, est certainement handicapé. Comme poids moyen fort, Burns est tout simplement merveilleux, je l'avoue loyalement, mais il n'est pas construit en poids lourd, il ne peut être comparé à un Jeffries, un Sharkey, un Johnson.

Si le match n'a que vingt reprises de trois minutes, je crois sincèrement à la victoire de Jack Johnson, s'il dure jusqu'au finish, j'ai peur pour lui. Il n'aura peut-être plus la résistance nécessaire, tandis que Tommy Burns possède un coffre, une énergie et une volonté à toute épreuve qui pourront lui permettre de reprendre le dessus. N'oublions pas, en outre, que les nègres se laissent facilement démonter, qu'un coup dur peut avoir raison de leur sang-froid et les anéantir ; si Johnson reçoit un de ces terribles crosses que sait si bien envoyer Burns, je crains qu'il n'ait pas le courage de se ressaisir.

Ce sera un merveilleux combat, et pour celui-là les journalistes de Melbourne pourront employer les expressions les plus élogieuses. Peut-être l'avenir me donnera-t-il tort, mais si j'étais sûr, ce ne serait plus un pronostic : je conclus à la victoire de Jack Johnson si la rencontre dure 20 rounds, à celle de T. Burns si elle les excède.

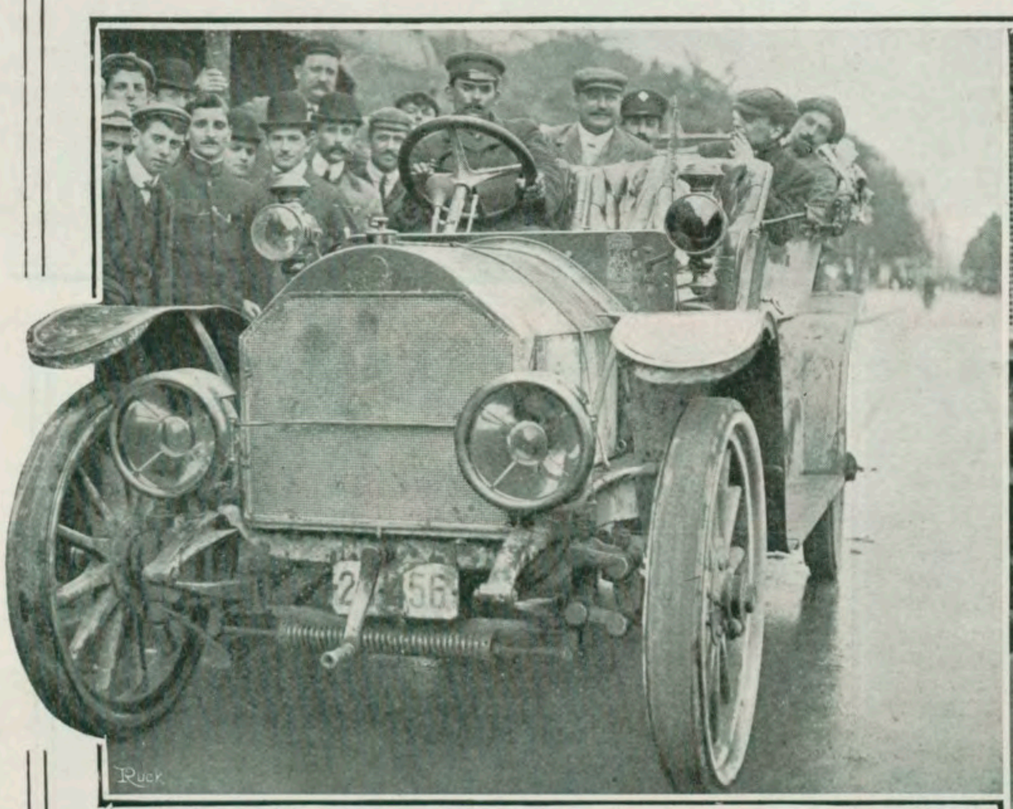
Jacques Mortane.



Jack Johnson s'amuse.

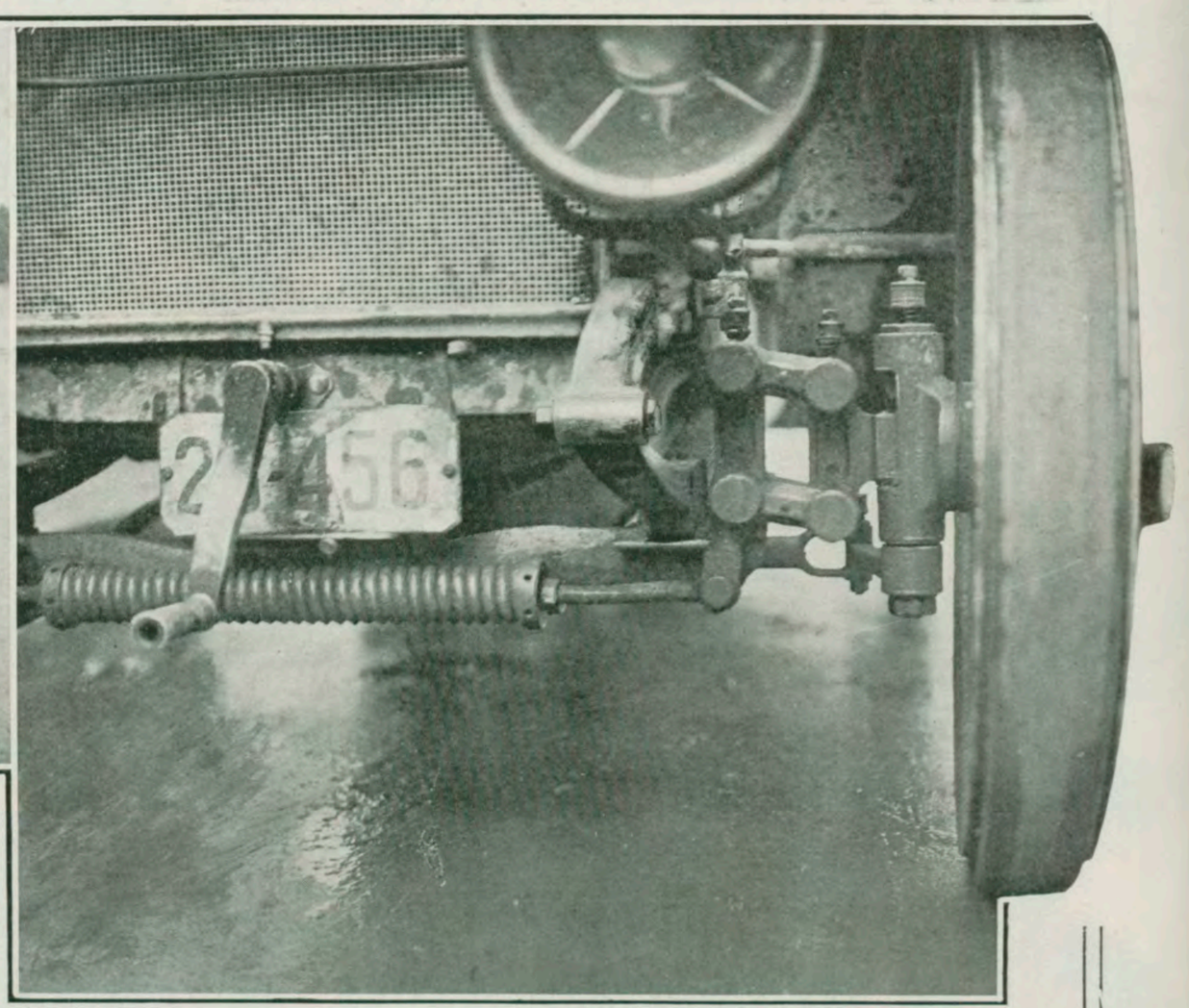
Le match qui doit mettre aux prises Jack Johnson et Tommy Burns pour le titre de champion du monde est enfin conclu pour novembre, en Australie.

A 80 kilomètres à l'heure sans pneumatiques



La voiture du raid.

M M. Peretti, Allain et les mécaniciens sur la fameuse voiture italienne munie à l'avant et à l'arrière de la suspension Garnieri. On voit que les roues ont des bandages pleins.



Les détails de la suspension.

La suspension Garnieri sur l'essieu avant. On voit au centre les ressorts à boudin et à droite et à gauche les parallélogrammes articulés.

Un raid accompli la semaine dernière a fait grand bruit. Une voiture italienne, conduite par M. Peretti, qui emmenait trois personnes avec lui, venait de parcourir l'Europe. Cette automobile n'était pas munie de pneumatiques, et possédait des bandages pleins et une suspension extra robuste, très simple et très sensible brevetée par M. Garnieri. Les fusées des quatre roues sont reliées à l'un des côtés verticaux de parallélogrammes articulés. Lorsqu'une aspérité soulève l'une des roues, les côtés inférieurs horizontaux des parallélogrammes sont solidaires de ressorts à boudin qui s'allongent, puis se compriment, et la suspension est aussi douce que dans nos voitures actuelles. M.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. Motti. *Le Gérant :* Camille Lecestre.